BSB Bayerische StaatsBibliothek

MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Schmädel, Max von

Handbuch der im Gebiete der Baupolizei-Verwaltung und des Bau- resp. Nachbarn-Rechts bestehenden Gesetze ... Bayerns

Bd.: 2

Augsburg 1848

Bavar. 2381 f-2
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10378229-1

Bavar.
2381
f 12

C. Schmaedel

8° Bavar.

2381 f

2.

6/3.

<3660419736001 6

Bayer. Staatsbibliothek

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Handbuch

der im Gebiete der

Baupolizei-Verwaltung

und des

Bau- resp. Nachbarn-Rechts

bestehenden Gesetze und Verordnungen in Verbindung mit den Bestimmungen der Bauordnungen der ehemaligen freien Reichs- und der größern Städte

Bayerns

diesseits des Rheins,

für

Distrikts- und Lokal-Polizei-, Gemeinde-, dann richterliche Behörden, Besitzer geistlicher Pfründen, Baumeister Anwälte, so wie für Haus- und Grundbesitzer,

herausgegeben

von

Max v. Schmädel,

quiesc. rechtskundigem Magistratsrath in München.

Zweiter Band.

Augsburg.

Verlagsbuchhandlung von C. A. Fahrmbacher.

1848.

Fluß- und Wasserpolizei

mit

den Wasser- und Mühlen-Rechten

für

das Königreich Bayern

so wie

für die fremden Ufer- und die deutschen Zollvereins-Staaten.

Zum Gebrauche

für königliche Bauinspectionen, Schifffahrts- und Distrikts-Polizei-Behörden, dann Magistrate, sowie für Großhändler und Manufacturisten, Besitzer von Mühlen und derlei Werken, Wassergenossen und Nutzberechtigte an gemeinschaftlichen Bächen und Kanälen.

Zusammengestellt

mit höchster Genehmigung des königl. Ministeriums des Innern

vom

Verfasser nebigen Handbuches

Max v. Schmädel,

quiesc. rechtskundigem Magistratsrath in München.

K. BAYER. STAATSMINISTERIUM D. HANDELS U. D. OEFFENTL. ARBEITEN.

Augsburg 1848.

Verlagsbuchhandlung von C. A. Fahrmbacher.

g. m. 220

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Druck von Albrecht Volkhart.

Vorwort.

Die Fluß- und Wasserpolizei steht mit der Baupolizei in nächster Verwandtschaft. Der Zweig dieser Polizeiverwaltung, gegenüber der Baupolizei, ist aber von nicht minderer Nützlichkeit und Wichtigkeit. Dieses und die gütige Aufnahme des vom Verfasser im vorigen Jahre herausgegebenen Handbuches der Baupolizei und des Bau-, resp. Nachbarn-Rechts, ermunterte denselben, in einem zweiten Bande auch die im Gebiete der Fluß- und Wasserpolizei bestehenden, aber gleichfalls allenthalben zerstreuten Verordnungen und Vorschriften in ein Ganzes zu sammeln und dieselben mit den eben so wichtigen Wasser- und Mühlenrechten in Verbindung zu bringen.

Unter dem mächtigen Schutze der Künste und Wissenschaften gieng mit der gesteigerten Bildung der Nation — die Baukunst gleichen Schritt, und es erhoben sich Tempel, Paläste und Hallen als ewige Denkmale eines weltberühmten Monarchen, die uns in das Zeitalter des Perikles — die Blühtenzeit des Geschmackes der Erde zurückweisen.

Diese Monumente, welche gegenwärtig die Bewunderung des Auslandes auf sich ziehen, sind geeignet, die Kunstliebe und den Geschmack des Herrschers, so wie den Karakter der Nation — noch vor künftigen Geschlechtern zu entfalten, — Sinn für Schönheit zu erwecken, und so ward Kunst und Geschmack auch bald auf Privatgebäude und Landesverschönerung übergetragen.

Was die Baupolizei-Verwaltung in dieser Beziehung leistete, leistet die Fluß- und Wasserpolizei in nationalökonomischer, volkswirthschaftlicher und gewerblicher Beziehung.

Schiffbare Flüsse, Kanäle und Wasserleitungen sind Urquellen des National-Reichthums.

Eine geregelte Fluß- und Wasserpolizei trocknet Sümpfe und Moräste, bewässert Wiesen, legt Kanäle, Häfen, Brücken, Dämme, Schleußen, Krahnen und Leuchtthürme an, vereinigt durch Schifffahrt den Verkehr mit entfernten Nationen und erleichtert durch neue Einrichtungen wesentlich jenen — des Inlandes. Ihr Zweck ist daher Beförderung der Schifffahrt, des Handels nnd des Ackerbaues, der Fabriken, der Gewerbe und der Gesundheit.

Auch in dieser Beziehung besitzt Bayern National-Monumente.

Was Kaiser Karl dem Großen unmöglich war, brachte der Scharfblick und die Beharrlichkeit des Königs **Ludwig I.** von Bayern in anderer, noch großartigerer Weise zur Ausführung, nämlich die Erbauung eines bewunderungswürdigen Kanals

zur Verbindung der Donau mit dem Rheine mittelst des Mains, genannt: „**Ludwigs-Kanal.**“

Diesem großen bayerschen Monarchen war es vorbehalten, hiedurch seinem treuen Volke die Segnungen der Agrikultur, des Handels und der Gewerbe durch allgemeine Erleichterung des Absatzes von Rohprodukten und Fabrikaten, Beförderung des allgemeinen Verkehrs und neue Verbindungen mit den größten Kommunikationsmitteln des Auslandes zuzuwenden, endlich durch Schifffahrts- und Handelsverträge mit den deutschen Zollvereins- und selbst mit fremden Ufer-Staaten den Impuls zur Eröffnung des deutschen Welthandels zu geben, und so sind die conventionelle Rheinschifffahrt und der Handel- und Schifffahrtsvertrag zwischen den deutschen Zollvereinsstaaten und dem Königreiche Belgien ꝛc. weitere unsterbliche Monumente eines weisen, deutschgesinnten Regenten, dessen Thatkraft sie ihr ruhmvolles Daseyn verdanken.

Was schiffbare Flüsse und Kanäle für den allgemeinen Verkehr, Handel und Staatswirthschaft sind, sind Mühlen, derlei Werke und Vorrichtungen an gemeinschaftlichen Bächen und Kanälen, — für Fabriken, Gewerbe, Land- und Feldwirthschaft. — Sie umfassen den Betrieb des ganzen materiellen Mechanismus des Staates in ihrer produktiven Kraft; es handelt sich daher um materielle Interessen der Produktion im Innern des Landes, und es

wird kaum ein umfassenderes und wichtigeres Bedürfniß geben, als jenes — nach solchen Mühlen und Werken.

Ist nun bezüglich des Handels und der Schiffahrt wirklich Unglaubliches geschehen und sind die Meeresküsten den Grenzen unseres Vaterlandes näher gerückt, so entbehrt andererseits im Innern des Landes die vaterländiche Industrie — die kräftige Belebung und Benützung der so reichhaltigen Gewässer zu Mühlen und derlei Werken, denn noch immer erblicken wir an vorüberfließenden kräftigen Bächen — Werke, durch Pferde- oder Dampfkraft in Bewegung gesetzt.

Die Sammlung der für beide Fächer bestehenden Verordnungen und Vorschriften dient daher im administrativen und polizeilichen Berufe, und dürfte nicht nur dem Administrativ- und Polizeibeamten zur Geschäftserleichterung förderlich, sondern auch insbesondere den Besitzern von Mühlen und derlei Werken, Wassergenossen und Nutzberechtigten nicht unwillkommen sein.

Möge auch dieses Unternehmen gütige Aufnahme finden!

München, den 20. Okt. 1847.

Der Verfasser.

Inhalt.

Erster Theil.

Fluß- und Wasser-Polizei.

I.

Einleitung.

§. 1. Umfang dieser Lehre und Begriff.

II.

Eintheilung der Gewässer.

§. 2. Gattungen derselben.
§. 3. Fließende Wässer.
§. 4. Flüsse, Ströme und Bäche.
§. 5. Seen.
§. 6. Teiche.
§. 7. Quellen.
§. 8. Oeffentliche Flüsse.
§. 9. Privatflüsse und Bäche.
§. 10. Gemeinschaftliche Privatflüsse und Bäche.

III.

Technische Vorbegriffe.

§. 11. Beschaffenheit der Wässer.
§. 12. Wasserstand oder Wasserspiegelhöhe.
§. 13. Veränderung des Wasserstandes.
§. 14. Eisstoß.

§. 15. Beobachtung des Wasserstandes durch Pegel.
§. 16. Eichnagel.
§. 17. Stromgeschwindigkeits-Messungen.
§. 18. Wassertiefe.
§. 19. Normalflußbreite.
§. 20. Stromstrich.
§. 21. Gefäll.
§. 22. Stromgeschwindigkeit.
§. 23. Wasser-Consumtion.
§. 24. Hinterwasser.
§. 25. Gespannte Wässer.
§. 26. Wasserkannen.
§. 27. Schützen, Schleußen, auch Zugfallen.
§. 28. Fachbaum.
§. 29. Fallschuß.
§. 30. Kropfstück.
§. 31. Wellbaum.
§. 32. Rechen.
§. 33. Grundbaum.

IV.

Allgemeine formelle Fluß- und Wasser-Polizei-Vorschriften.

§. 34. Vorerinnerung.
§. 35. Zuständigkeit der Polizeibehörden zur Ueberwachung des Gebrauches aller nicht im Privateigenthum befindlichen Flüsse.
§. 36. Errichtung von Ueberfuhren über öffentliche Flüsse durch Privaten oder Gemeinden.
§. 37. Bauen an und in öffentlichen Flüssen.
§. 38. Eigenmächtige Bauten.
§. 39. Stellung der Wasserbaubehörden zu den Distriktspolizei-Behörden.
§. 40. Stellung der Distriktspolizei-Behörden zu den k. Wasserbau-Behörden.
§. 41. Stellung der Magistrate zu den k. Wasserbau-Behörden.

V.

Leitung und Behandlung der Privat-Wasserbauten.

§. 42. Competenz der Distriktspolizei-Behörden.
§. 43. Wasserbaugesuche und deren Instruktion.
§. 44. Planprüfung.
§. 45. Besichtigung der Baustelle.
§. 46. Plangenehmigung.
§. 47. Planunterschriftsverweigerung.
§. 48. Planausführung.
§. 49. Uebertretung der Wasserpolizei-Vorschriften und Beschwerden gegen Beeinträchtigungen.
§. 50. Provisional-Verfügungen.
§. 51. Technische Untersuchungen und Augenscheine.
§. 52. Zweck der Augenscheinsverhandlungen.
§. 53. Verfahren in Wasserpolizei-Angelegenheiten.
§. 54. In Streitigkeiten über Verletzung der Wasserrechte.
§. 55. Beginn des Verfahrens beim Civilrichter.

VI.

Besondere Obliegenheiten der Fluß- und Wasserpolizei, bezüglich der Wasserleitungen, der gemeinschaftlichen Bäche und Kanäle, der Brücken und Stege.

§. 56. Allgemeine Obliegenheiten.
§. 57. Besondere. — Wasserleitungen.
§. 58. Gemeinschaftliche Bäche und Kanäle.
§. 59. Mühlen und andere Werke.
§. 60. Brücken und Stege.

VII.

Allgemeine materielle Fluß- und Wasserpolizei-Vorschriften.

§. 61. Schifffahrt auf den oberbayerischen Flüssen und Seen.
§. 62. Beschaffenheit der dermal vorhandenen Fahrzeuge.
§. 63. Künftig in Gebrauch zu setzende Fahrzeuge.

§. 64. Periodische Untersuchungen der Fahrzeuge.
§. 65. Reinhalten der Brückenjoche.
§. 66. Reinigen der Flüsse und Bäche.
§. 67. Herstellung und Unterhaltung der Uferschutz-Bauten.
§. 68. Gestrickte Flöße.
§. 69. Bestrafung der Beschädigung der Uferpflanzungen.
§. 70. Bestrafung des Durchstiches von Deichen und Dämmen.
§. 71. Abhauen der Weiden an Ufern und an Wasserbauten.

VIII.
Besondere materielle Fluß- und Wasserpolizei-Vorschriften.

§. 72. Sicherung der Floßfahrt auf der Isar.
§. 73. Schiffmühlen.
§. 74. Floßfahrt.
§. 75. Uebertretung der Floßfahrt-Ordnung.
§. 76. Abfuhr von Steinen und Sand aus der Isar.
§. 77. Privilegium der Commune München auf den Inseln der Isar.
§. 78. Abfuhr des Geschiebes aus dem Isarbett.
§. 79. Vorschriften für die Stadtbäche in München.
§. 80. Floßfahrt-Ordnung für die Verführung von Gütern und Personen von Mittenwald nach München.
§. 81. Länd-Ordnung für die k. Haupt- und Residenz-Stadt München.

IX.
Schifffahrt am Würm- oder Starnberger-See.

§. 82. Schiffs-Taxen.
§. 83. Schifferlöhnungen.
§. 84. Bemannung der Schiffe.

X.
Dampfboot-Actien-Gesellschaft in Lindau.

§. 85. Zweck und Form der Gesellschaft.
§. 86. Vorrechte und Verbindlichkeiten der Gesellschaft.
§. 87. Wirkungskreis der Gesellschafts-Mitglieder.

§. 88. Geschäftsführung.
§. 89. Auflösung der Gesellschaft.
§. 90. Schlußbestimmung.

XI.

Donau-Main-, resp. Ludwigs-Kanal-Schifffahrt.

§. 91. Erbauung eines Kanals zur Verbindung des Rheins mit der Donau.
§. 92. Statuten der Aktien-Gesellschaft. — Zweck, Bildung, Dauer und privilegirtes Verhältniß.
§. 93. Kapitalfonde der Gesellschaft und Rechtsverhältnisse der Aktionäre.
§. 94. Allgemeine Vertretung der Gesellschaft und oberste Verwaltung ihrer Angelegenheiten.
§. 95. Generalversammlungen.
§. 96. Ausschuß.
§. 97. Verschiedene Bestimmungen.
§. 98. Ludwigs-Kanal-Ordnung.
§. 99. Formation der Kanalverwaltung.
§. 100. Wirkungskreis der Kanalverwaltung.
§. 101. Geschäftsgang.
§. 102. Vorschriften über die Schifffahrt und über die sonstige Benützung der Kanalanlagen.
§. 103. Beschaffenheit der Schiffe.
§. 104. Verhalten der Schiffe während der Fahrt.
§. 105. Während des Stilliegens.
§. 106. Durchfahrt durch die Schleußen.
§. 107. Ziehwege, Dämme, Ufer ꝛc.
§. 108. Häfen.
§. 109. Anlandeplätze.
§. 110. Lagerhäuser.
§. 111. Strafbestimmungen.
§. 112. Festsetzung und Erhebung der Gebühren.
§. 113. Kanalgebühren.
§. 114. Hafengebühren.

§. 115. Strafbestimmungen.
§. 116. Besondere Bestimmungen.
§. 117. Verzeichniß der Kanal-Sectionen mit ihrem Unterpersonale und den Stations-Orten.
§. 118. Floßfahrt auf dem Ludwigs-Kanal.
§. 119. Aichung der den Ludwigs-Kanal befahrenden Schiffe.
§. 120. Nähere Bestimmung des §. 87. der Kanal-Ordnung, bezüglich der polizeilichen Bestrafung.
§. 121. Vollzug der Kanal-Ordnung.

XII.
Donau-Schifffahrt in Oesterreich.

§. 122. Vorsichtsmaßregeln beim Durchfahren der Schiffe durch die Linzer Donaubrücke, auch auf der linken Stromseite.
§. 123. Abänderung des Standpunktes der Warnungsfahne für Naufahrer und Gegenzüge unterhalb Gren an der Donau in Oesterreich.

XIII.
Schifffahrt in Nieder-Oesterreich, nächst der Stadt Stein.

§. 124. Ladungen der Schiffe an der Donau.
§. 125. Schifffahrt in Oesterreich, insbesondere das Anhängen von Waldzielen.

XIV.
Rheinschifffahrt.

§. 126. Uebereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins, und auf die Schifffahrt sich beziehende Ordnung.
§. 127. Freie Schifffahrt auf dem Rhein.
§. 128. Verlängerung des Rheins zu betrachtende Flüsse im niederländischen Gebiete.
§. 129. Benützung der niederländischen Wasserstraßen.
§. 130. Transito-Abgaben, Zölle und andere Gebühren auf niederländischen Wasserstraßen.
§. 131. Fortsetzung.
§. 132. Fortsetzung.

§. 133. Fortsetzung.
§. 134. See-, Tonnen-, Leuchtthurm-, Lootsen- und andere Abgaben.
§. 135. Ausdehnung der Befreiung der Transitogebühren.
§. 136. Vermehrung der Freihäfen, Lagergebühren und Befreiung von Ein-, Aus- und Durchgangsgebühren.
§. 137. Ausdehnung dieser Vorrechte auf die Uferstaaten des Mains und des Nekars.
§. 138. Gleichstellung der Flagge der zum Rheinhandel gehörigen und zur Schifffahrt bestimmten Schiffe mit der niederländischen Flagge.
§. 139. Beschützung der aus Noth in niederländischen Häfen eingelaufenen Schiffe.
§. 140. Rheinschifffahrts-Abgaben und Mittel, sich von der gehörigen Entrichtung derselben zu schützen.
§. 141. Zollstellen zur Erhebung der Schiffsgebühren.
§. 142. Bestimmung der Ladungs- und Schiffsgebühren.
§. 143. Erhebung der Schiffsgebühr nach dem Aichmanifest.
§. 144. Definitive Feststellung derselben durch Vermessung des Stromes.
§. 145. Ermäßigung der provisorisch festgesetzten Zollsätze des Tarifes C.
§. 146. Anschlagung der Tarife an den Zollstellen.
§. 147. Erhebung der Rheinschifffahrts-Abgaben nach dem Gewichte.
§. 148. Wo und wie die Zahlung derselben geschieht.
§. 149. Vorauszahlung des Rheinzolles für die folgende Flußstrecke bis zur nächsten Zollstelle.
§. 150. Ladungen, wo keine Zollstelle ist.
§. 151. Wo ein und dasselbe Erhebungs-Amt zweien oder mehreren Uferstaaten gehört.
§. 152. Reduzirung mehrerer Zollstellen auf Eine, — und Erhebung der Gebühren zunächst der Grenze des Uferstaates.
§. 153. Vorlage der Frachtbriefe und des Manifestes.

§. 154. Untersuchung der Ladung der Waaren.
§. 155. Vorlage des Manifestes eines Floßführers.
§. 156. Erhebung der Abgaben nach dem vorgelegten Manifest.
§. 157. Nothrückkehr der Schiffe zur Erhebungsstelle.
§. 158. Befreiung von Rheinschifffahrts-Abgaben.
§. 159. Einseitige Erhöhung des Tarifs oder Vermehrung der Zollstellen.
§. 160. Verpachtung der Rheinschifffahrts-Abgaben.
§. 161. Verbot des Ein- oder Ausladens an Nichtzollstellen.
§. 162. Anwendung der in jedem Uferstaate geltenden Steuergesetze bei der Rheinschifffahrt.
§. 163. Fortsetzung.
§. 164. Ein- und Ausladen in Häfen und Landungsplätzen.
§. 165. Verbleiung oder Versteglung der Waarenräume und Verköstigung der Begleiter.
§. 166. Anzeige der auszuladenden Waaren an der ersten Rheinzollstelle.
§. 167. Patentisirung der Schiffspatrone oder Führer zur Rheinschifffahrt.
§. 168. Widerrechtlicher Zwang zur Löschung oder zur Ueberbringung der Ladung an Bord eines andern Schiffes.
§. 169. Aufhebung der Schiffergilten und Zünfte.
§. 170. Zahl der Rheinschiffer-Patrone oder Führer.
§. 171. Uebersetzung von Personen, Wagen, Pferden, Gepäcke ꝛc. auf das entgegengesetzte Ufer.
§. 172. Recht eines Uferstaates auf Einziehung des einem Schiffspatron oder Führer ertheilten Schiffspatents.
§. 173. Frachten und Rangfahrten.
§. 174. Verträge der Handelsstädte mit Schiffspatronen oder Führer.
§. 175. Bei- und Austritt aus dieser Vereinigung.
§. 176. Wie diese Befrachtungs-Verträge eingegangen werden können.
§. 177. Schiffe, welche durch Einigung zweier Regierungen an bestimmten Tagen und Stunden abfahren sollen.

§. 178. Polizeiliche Vorschriften zur Sicherung der Rheinschiff-
fahrt und des Handels.
§. 179. Eigenschaft zur Tauglichkeit eines Stromfahrzeuges.
§. 180. Maßregeln bei Ein- und Ausladen der Waaren und
deren Sicherstellung.
§. 181. Haftung der Schiffspatrone für übernommene Waaren.
§. 182. Aufstellung eines Setzschiffers bei Entfernung des Schiff-
patrons.
§. 183. Wechseln der Lootsen oder Steuerleute.
§. 184. Ausnahme hievon.
§. 185. Dienstverhältnisse der Lootsen oder Steuerleute.
§. 186. Anhängen von Fahrzeugen an einander oder an ein be-
ladenes Schiff.
§. 187. Verbot, mit Oberlast zu fahren.
§. 188. Ausnahme bei Dampfschiffen.
§. 189. Bestrafung der Uebertretung des Art. 61. und 62.
§. 190. Führung von Schießpulver.
§. 191. Vorausschickung eines Nachens durch die Flößer.
§. 192. Erhaltung des Leinpfades.
§. 193. Schonung desselben.
§. 194. Anweisung der Ein- und Abladeplätze, und Erhebung
der Bohlwerks-, Krahn- und Waggebühren.
§. 195. Wer von obigen Gebühren entbunden ist.
§. 196. Defraudationen der Schifffahrts-Abgaben.
§. 197. Abquittirung der geleisteten Zahlungen.
§. 198. Vorlage verlangter Quittungen an jeder Zollstelle.
§. 199. Anmeldung zur Entrichtung der Abgaben.
§. 200. Wenn Colli mit dem Manifest nicht übereinstimmen.
§. 201. Straffälligkeit der Schiffspatronen.
§. 202. Fortsetzung.
§. 203. Fortsetzung.
§. 204. Regreßansprüche der Schiffspatrone.
§. 205. Bestrafung derselben bei den Landes-, Ein- und Aus-
fuhrzöllen.
§. 206. Gerichte in streitigen Rheinschifffahrts-Angelegenheiten.

§. 207. Anstellung der Richter.
§. 208. Competenz der Zollrichter.
§. 209. Verfahren.
§. 210. Vollstreckung der Urtheile.
§. 211. Einlegung der Berufung.
§. 212. Bestimmung des Appellations-Forum.
§. 213. Verhalten des Appellanten und Appellaten.
§. 214. Vollzugs-Organe.
§. 215. Abordnung von Bevollmächtigten zur Central-Commission.
§. 216. Formation der Central-Commission.
§. 217. Ernennung des Oberaufsehers der Rheinschifffahrt.
§. 218. Wirkungskreis der Central-Commission.
§. 219. Geschäftsgang.
§. 220. Ernennung des Oberaufsehers, und Zahl der Stimmen der Commissarien.
§. 221. Jährlicher Bedarf der Central-Commission zur Bestreitung der gemeinschaftlichen Kosten.
§. 222. Besoldung des Oberaufsehers.
§. 223. Geschäftssparte desselben.
§. 224. Beeidung des Oberaufsehers.
§. 225. Entfernung oder Quieszirung desselben.
§. 226. Ernennung von vier Bezirksaufsehern.
§. 227. Geschäftssparte derselben.
§. 228. Ernennung der erforderlichen Zollbeamten.
§. 229. Dienstverhältnisse derselben.
§. 230. Fortsetzung.
§. 231. Local-Lasten der Rheinschifffahrt.
§. 232. Uniform der Zollbeamten, und Flaggen ihrer Schiffe und Nachen.
§. 233. Errichtung von Schutzwachen.
§. 234. Vollzug der Rheinschifffahrts-Ordnung.
§. 235. Beilage A.
§. 236. Beilage B.
§. 237. Beilage C.
§. 238. Beilage D.

§. 239. I. Supp. Art. zu Art. 61., mit Anhängen fahren.
§. 240. II. „ „ zu Art. 62., — Oberlast.
§. 241. III. „ „ — Tarifsätze = Ausnahmen.
§. 242. IV. „ „ zu Art. 66. — Flöße.
§. 243. V. „ „ zu Tarif C.
§. 244. VI. „ „ zum II. Supp. Art.
§. 245. VII. „ „ zu Tarif C.
§. 246. VIII. „ „ zu Art. 83.
§. 247. IX. „ „ zu dem zweiten a linea des Art 35.
§. 248. X. „ „ zu Art. 17. — Schiffs-Aich.
§. 249. XI. „ „ zu Art. 62. — Oberlast.
§. 250. XII. „ „ zu Art. 65. — entzündliche u. ätzende Stoffe.
§. 251. XIII. „ „ zu Art. 64. — Einsenkung der Fahrzeuge.
§. 252. XIV. „ „ zu Art. 52. — Ausübung der Dampfschifffahrt auf dem Rheine.
§. 253. XV. „ „ zu Art. 62. — Oberlast.
§. 254. XVI. „ „ zu Art. 16., 18., 19. et seq.
§. 255. Beilage C.
§. 256. XVII. Supp. Art. zu Art. 23. Tarif C.
§. 257. zu Art. 90., jährl. Zusammentritt der Bevollmächtigten.

XV.

Vereinbarung wegen Behandlung des Güter-transportes und der Waarenabfertigung auf dem innerhalb des Zollvereinsgebietes gelegenen Theile des Rheins und der conventionellen Nebenflüsse desselben.

§. 358. Unmittelbarer Transit.
§. 259. A. Schiffsladungen, welche ausschließlich nach Freihäfen-Plätzen bestimmt sind.
§. 260. B. Schiffsladungen, welche nicht ausschließlich nach Freihäfenplätzen bestimmt sind.
§. 261. Waarenversendung auf dem Rhein aus dem Inlande durch das Ausland nach dem Inlande. — A. Ausgehend.
§. 262. Schiffsladungen, welche ausschließlich nach Freihäfenplätze bestimmt sind. — B. Wiederausgehend.

§. 263. Schiffsladungen, welche nicht ausschließlich nach Freihäfen bestimmt sind.
§. 264. Flöße.
§. 265. Waarenversendung von Hafen zu Hafen innerhalb des Vereinsgebiets.
§. 266. Waarenversendung auf dem Rheine und seinen Nebenflüssen von vereinsländischen Hafenplätzen nach dem Auslande.
§. 267. Waaren-Ein- und Ausgang mittelst Dampfschiffe.
§. 268. Allgemeine Bestimmungen.
§. 269. Anleitung zum Verschlusse der Schiffe.

XVI.

Transport von arsenikalischen und anderen metallischen Giftstoffen auf dem Rheine.

§. 270. Vorschriften.

XVII.

Vorsichtsmaßregeln bei Transportirung gefährlicher Gegenstände.

§. 271. Aufsicht auf die Schießpulvertransporte durch Fuhrleute und Schiffer.

XVIII.

Vorbeifahren der Dampf- und Segelschiffe aneinander und sonstiges Verhalten derselben und der Flöße am Rheine.

§. 272. Vorschriften.

XIX.

Strafbestimmungen zur Rheinschifffahrts-Convention zwischen Bayern, Baden, Hessen und Nassau.

§. 273. Zusatz-Artikeln.

XX.

Nekar-Schifffahrts-Convention.

Provisorische Bestimmung des Großherzogthums Baden zum Vollzuge einer mit der k. Würtembergischen und der Großherzoglich Hessischen Regierung getroffenen Uebereinkunft.

§. 274. Bestimmungen.

XXI.

Uebereinkunft zwischen dem Königreiche Bayern und Würtemberg, dann dem Großherzogthume Baden und Hessen.

§. 275. Rückvergütung der preußischen Rhein-Octroi.

XXII.

Beitritt der großherzogl. badischen Regierung zur Verabredung zwischen dem Königreiche Bayern, Würtemberg und Großherzogthum Hessen.

§. 276. Erlaß der Schifffahrts-Abgaben auf dem Rheine und dem Nekar.

XXIII.

Theilweise Rückvergütung des preußischen Rheinzolles von überseeischen Waaren.

§. 277. Vertragsmäßige Bestimmungen.

§. 278. Erläuterung.

XXIV.

Gegenseitige Aufhebung der Rhein- und Mainzölle zwischen dem Königreiche Bayern und Preußen.

§. 279. Bestimmungen.

XXV.

Handels- und Schifffahrts-Vertrag zwischen dem deutschen Zoll- und Handels-Vereine einerseits und dem König der Belgier.

§. 280. Allgemeine Bestimmungen.

§. 281. Separat-Artikel.

§. 282. Erleichterung und Begünstigung bei der Schifffahrt mit den Niederlanden.

Zweiter Theil.

XXVI.

Wasser- und Mühlen-Rechte.

§. 283. Begriff.

XXVII.

Rechte des Staates an öffentlichen Flüssen, Seen und Bächen.

§. 284. Landeshoheits-Rechte. (Regalien.)

§. 285. Seen und Gesundheitsbrunnen.

§. 286. Perlbäche.

XXVIII.

Unterhaltung der Schiff- und Ziehwege. (Leinpfade.)

§. 287. Rechtsverhältnisse.

XXIX.

Erhaltung der Uferbauten an öffentlichen Flüssen.

§. 288. Rechtsverhältnisse des Staates und der Besitzer anstoßender Grundstücke an öffentlichen Flüssen.

§. 289. Abdruck des Erkenntnisses des kgl. Appellationsgerichts für den Untermainkreis.

§. 290. Abdruck des Erkenntnisses des Oberappellationsgerichts des Königreiches..

§. 291. Folgerungen.

XXX.

Conkurrenzen zu Wasserbauten.

§. 292. Rechtsverhältnisse.

§. 293. Vollzug des Distriktsumlagengesetzes vom 11. Sept. 1825, bezüglich auf die Conkurrenz des Bau-Aerars.

XXXI.

Rechte der Privaten an öffentlichen Flüssen.

§. 294. Directe und indirecte Rechte.

XXXII.

Privatflüsse und Bäche und andere Gewässer.

§. 295. Begriff.

§. 296. Rechte an Privat-Wässern im Allgemeinen.
§. 297. Fortsetzung.
§. 298. Miteigenthumsrechte an Privatflüssen.

XXXIII.
Besondere Wasserrechte.

§. 299. Fischerei-Recht.
§. 300. Brückenrecht, auch Schiffbrücken.
§. 301. Fährrecht (Ueberfahrtsrecht).
§. 302. Inseln, Werder und Allubionen.
§. 303. Schiff- und Floßrechte.
§. 304. Deichbaurecht.
§. 305. Deichordnungen.

XXXIV.
Kanäle und Wasserleitungen.

§. 306. Begriff und Eintheilung.
§. 307. Rechtsverhältnisse bei Herstellung von öffentlichen Kanälen und Wasserleitungen.
§. 308. Rechtsverhältnisse bei Herstellung von Privat-Kanälen und Wasserleitungen.

XXXV.
Erwerbung von Wasserrechten zu Anlagen und Vorrichtungen an Privatwässern.

§. 309. Vorbedingung der Erwerbung solcher Rechte.
§. 310. An eigenen Privatwässern.
§. 311. An gemeinschaftlichen Wässern.
§. 312. Erwerbung schon bestehender Wasserrechte.
§. 313. Eintheilung der Wasserrechte.
§. 314. Vollkommenes, mit gespannter Wasserkraft.
§. 315. Rechte an Werken mit gespannter Wasserkraft.
§. 316. Vollkommenes, mit nicht gespannter Wasserkraft.
§. 317. Rechte an Werken mit nicht gespannter Wasserkraft.
§. 318. Unvollkommene, beschränkte, wiederrufliche Wasserrechte, resp. Wasserbefugnisse.
§. 319. Rechte an solchen Vorrichtungen.

XXXVI.

Waſſer-Mühlen.

§. 320. Begriff und Eintheilung.

XXXVII.

Erbauung von Landmühlen.

§. 321. Grundſätze.

§. 322. An eigenen Wäſſern.

§. 323. An gemeinſchaftlichen Wäſſern.

§. 324. Verfahren bei Mühlen-Anlagen mit geſpannten Waſſerkräften.

§. 325. Verfahren bei Anlegung von Werken mit nicht geſpanntem Waſſer.

§. 326. Bei widerruflich bewilligten Vorrichtungen.

XXXVIII.

Erbauung von oberſchlächtigen Mühlen.

§. 327. Behandlung derſelben.

XXXIX.

Schiff- und Floßmühlen.

§. 328. Erwerbung und Eigenſchaften.

XL.

Beſitz- und Gebrauchsrechte an Mühlen und derlei Werken.

§. 329. In Bezug auf das Verfügungsrecht.

§. 330. In Bezug auf Verbeſſerung der Werke.

§. 331. In Bezug auf den wirthſchaftlichen Gebrauch der Waſſerkräfte.

§. 332. In Bezug auf landwirthſchaftliche Zwecke.

§. 333. Begünſtigung der Getreidemühlen.

§. 334. Umwandlung der Mühlen.

XLI.

Pflichten der Inhaber von Mühlen und derlei Werken an gemeinſchaftlichen Wäſſern.

§. 335. Bei geſpannter Waſſerkraft.

§. 336. Bei nicht geſpanter Waſſerkraft.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS

Erster Theil.

Fluß- und Wasser-Polizei.

I.

Einleitung.

§. 1.

Umfang dieser Lehre und Begriff.

Nach Rechtsgrundsätzen über Eigenthum ist der Besitzer von Grundstücken mit Gewässern — im Allgemeinen befugt, sich der Letztern mit Ausschließung Anderer zu Bedürfnissen jeder Art beliebig zu bedienen. Er darf in denselben Schiffen, Flößen, Kähnen, Badehäuser, Füllen, Waschanstalten, Schaftränken, Schwemmen, Wasserleitungen anlegen, Brücken und Stege bauen, zur Bewässerung Durchstiche machen, Teiche oder Dämme vorrichten, Schleußen, Schiff- und andere Mühlen anlegen oder die Gewässer öde und unbenützt lassen. Wer dagegen eine Beschränkung in Anspruch nimmt, muß den Grund derselben beweisen.

Vergl. cod. civ. bav. Th. II. Kap. 2. §. 6.

Das Privateigenthum, resp. die aus denselben hervorgehenden Befugnisse, können aber durch Gesetz und Ordnung beschränkt werden.

Vergl. cod. civ. bav. Th. II. Kap. 2. §. 1.

Dem Staate liegt daran, da, wo es die öffentliche Sicherheit oder das Gemeinwohl erheischt, den Besitzern von Gewässern in seinen Befugnissen einzuschränken. Der Staat

hat daher zu sorgen, daß alle gefährlichen Wasseranlagen und Veränderungen vermieden werden, welche den Lauf des Wassers aufhalten und hemmen, und hiedurch die öffentlichen Straßen, Wege, Brücken und Stege, Felder und Fluren überschwemmen und beschädigen.

Auffer der Verhinderung des gemeinschaftlichen Gebrauches der Wässer, ist der Staat noch weiter befugt, dem Nutzungsrecht desselben auch Schranken zu setzen, damit dasselbe durch Andere nicht gestört werde und alle nebeneinander auch bestehen können.

Der Inbegriff jener Vorschriften, welche hier die Aufrechthaltung der öffentlichen Sicherheit, des Gemeinwohls und der Privatrechte bezielen, ist Wasserordnung, und das Recht zur Handhabung derselben — Wasserpolizei.

Durch die, bezüglich des Gebrauches von Gewässern gegebenen Beschränkungen entstehen nun zwischen den deßhalb in Berührung kommenden Besitzern gegenseitig persönliche Rechte und Verbindlichkeiten, es werden hier persönliche Rechtsverbindlichkeiten begründet. Jeder hat das Recht (wie bei Gewerben) vom Andern zu verlangen, das zu unterlassen, was ihn im Gebrauche seiner Befugniß stört. Man bezeichnet dieses Verhältniß mit dem Namen: „Wasserrechte" im weitern Sinne (vor dem Forum der Wasserpolizei).

Die Wasserpolizei hat sich nun mit Handhabung der deßfallsigen Polizeivorschriften zu befassen und auf Klagen Schutz zu gewähren. Sie hat aber auch unaufgefordert thätig zu wirken, wenn ihr, wie immer eine Ueberschreitung der Wasserordnung zur Kenntniß kommt, denn die Hilfe der Staatsgewalt wird nicht auf den Grund einer Rechtsnorm gesucht.

Wird hingegen nicht um Handhabung der Wasserordnung gebeten, sondern frägt es sich um Eigenthums-, Servituts-, Vertrags- oder Besitzrechte, werden Rechts-

normen verwirklicht, so gehören solche Streitigkeiten vor das Forum des Civilgerichts; es frägt sich hier um Wasserrechte im engen Sinne.

Durch Uebertretung der Wasserordnung von Seite des Einen kann dem Andern ein Vermögensschaden zugegangen sein. Auf Handhabung der Wasserordnung, auf Abhilfe für die Zukunft, auf Wiederherstellung in den vorigen Stand, ist demungeachtet in solchen Fällen bei der Polizeibehörde anzutragen, die Foderung des Schadenersatzes hingegen und des streitigen Betrages gehört vor das Civilgericht.

Der erste Theil dieses Werkes enthält demnach die Darstellung der Fluß- und Wasserpolizei-Vorschriften, der zweite, die Darstellung der Wasserrechte.

II.

Eintheilung der Gewässer.

§. 2.

Gattung derselben.

Die Gewässer theilen sich ihrer Eigenthümlichkeit nach — in fließende, als: Flüsse, Ströme und Bäche, und in stehende, als: Seen und Teiche, und in beharrlich sich gleichbleibende Quellen, und in Beziehung auf das Benützungsrecht, in öffentliche und Privatflüsse und Bäche, und letztere wieder in gemeinschaftliche Privatflüsse und Bäche.

§. 3.

Fließende Wässer.

Fließende Wässer sind im Allgemeinen von Natur aus entweder frei und sich selbst überlassen, oder sie sind zu irgend einem Zwecke durch Kunst gegraben, gedämmt, begrenzt oder durch Vorrichtungen gespannt.

§. 4.

Flüsse, Ströme, Bäche.

Strom und Fluß ist gleichbedeutend. Kleinere Flüsse sind Bäche, durch Kunst eingeschränkte — Kanäle.

§. 5.

Seen. Seen sind stehende, durch Naturereignisse sich gebildete geschlossene Wasseruntiefen. Sie erhalten ihre Zuflüsse meistens durch unterirdische Flüsse und Quellen, kommen durch innere und äussere Einwirkungen oft in heftige Bewegungen und Stürme, und beobachten gleich dem Meere regelmäßige, ähnliche Ebbe und Fluth.

§. 6.

Teiche. Teiche sind Seen im kleinern Umfange, von Natur aus oder durch Kunst hervorgebracht.

§. 7.

Quellen. Quellen sind kleine, beharrlich sich gleichbleibende Wässer. Sie sind klar, farbenlos, ruhig und mit Ausnahme gewisser Mineralwässer ohne Geschmack. Sie entspringen meistens an Bergabhängen und auch unterwärts, und gefrieren selten.

§. 8.

Oeffentliche Flüsse. Unter offenen Flüssen versteht man alle jene Flüsse, welche nicht im Sondergut und in der daraus fließenden Benützung Einzelner sich befinden, und zu keinem geschlossenen Privateigenthumscompler gehören, sondern nach Maßgabe der Wasserpolizei-Ordnung zu Jedermanns Gebrauch offen und frei stehen, gleichwie offene Landstraßen.

Nach dieser nähern Bezeichnung können auch solche Flüsse, wenn dieselben auch gerade nicht schiff- oder floßbar sind, dennoch zu dem öffentlichen Vermögen des Staates gehören, und sie erscheinen daher eben so gut als offene freie Flüsse (res publicae seu flumina publica).

Dazu gehören auch jene Seen, für welche eigene Seerichter und Seeordnungen bestehen.

Cod. civ. bav. Th. II. Kap. 1. §. 5. Nr. 4. in notis.

§. 9.

Privatflüsse und Bäche.

Unter **Privatflüsse und Bäche** werden jene verstanden, die im Sondergut und in der daraus fließenden Benützung eines Einzelnen als zu einem geschlossenen Privateigenthums-Complex gehören. Hier ist der Besitzer des Grundstückes auch Eigenthümer des Flusses oder Baches, aus welchem dieser entspringt und durch sein Eigenthum durchströmt. Dies gilt auch von Seen, Teichen und Quellen. Gewässer in und auf ausschließlichem Gemeindegrund sind Privateigenthum der betreffenden Gemeinden.

ibid. Kap. 1. §. 5. Nr. 4. lit. I.

§. 10.

Gemeinschaftliche Privatflüsse und Bäche.

Gemeinschaftliche Privatflüsse und Bäche sind jene, die mehreren Privatpersonen gemeinschaftlich zustehen, und somit zu einem geschlossenen Gemeingut gehören. Diese kommen auch häufiger vor, als die, welche nur einem Eigenthümer angehören, indem es der kleinern Flüsse und Bäche mehr gibt, als der größern. Auch stehende Wässer, als: Seen, Teiche, Quellen und Gesundheitsbrunnen können gemeinschaftlich sein.

III.

Technische Vorbegriffe.

§. 11.

Beschaffenheit der Wässer.

Vom höchsten Interesse ist die Kenntniß der **Beschaffenheit** der Wässer, um den Verheerungen derselben durch zweckmäßige Bauten Einhalt zu thun, und die Wässer zu bürgerlichen und öffentlichen Zwecken zu benützen.

§. 12.

Wasserstand oder Wasserspiegelhöhe.

Der Wasserstand oder eigentlich die **Wasserspiegelhöhe** theilt sich in drei Grade, nämlich in das **Hoch-, Mittel- und kleine Wasser.**

Tritt der Fluß oder Bach über seine natürliche oder künstlichen Ufergrenzen oder überschwemmt er wohl gar das Flachland, so ist es Hochwasser.

Bleibt hingegen der Fluß oder Bach inner seiner natürlichen oder künstlichen Ufergrenze, so ist es Mittelwasser (Normalwasserstand, Beharrungsstand).

Der niedrigste Wasserstand endlich ist das kleine Wasser.

§. 13

Veränderung des Wasserstandes.

In den verschiedenen Zeitperioden tritt, der Erfahrung nach, auch immer eine Veränderung an dem Wasserstand ein. Die Ursache dieser Erscheinung dürfte, wie bei der Athmosphäre, theils in der anziehenden oder abstoßenden Kraft der Natur, wie im Meere Ebbe und Fluth, und theils in der Temperatur der Jahreszeit liegen.

Der Erfahrung nach tritt in der Regel die größte Kälte und die größte Hitze immer erst nach den Solstitien, und zwar die größte Kälte beiläufig vor oder nach Sebastian (20. Februar) ein.

Das kleine Wasser hofft man zwischen Weihnachten und Lichtmeß (25. Dez. auf 5. Febr.) und zwischen Magdalena und Bartholomä, nämlich in den sogenannten Hundstagen (22. Juli auf 24. August), wo nicht selten selbst Quellen versiegen.

Die erstere Periode zwischen Weihnachten und Lichtmeß ist für Wasserbau-Unternehmungen die günstigste.

Das Hochwasser tritt meistens nach dem Aequinoctium ein, und das Mittelwasser in den Zwischenperioden.

§. 14.

Eisstoß.

Eine mächtige Veränderung im Wasserstand verursacht der Eisstoß. Er geht gewöhnlich zu Matheus (24. Febr.) ab. Die Eisschollen erhöhen den Wasserstand oft dergestalt, daß sie denselben weit überragen. Sie hemmen die Schiff- und Floßfahrt, Mühlen und andere Werke, zerstören Dämme,

Brücken, Ueberfahrten, Schleußen ꝛc., und richten oft furchtbare Verheerungen und Ueberschwemmungen an.

§. 15.

Beobachtung des Wasserstandes durch Pegel.

Die Beobachtung des Wasserstandes, resp. der Wasserspiegelhöhe ist eine nothwendige Vorbedingung zur Schiff=, Floß= und Seefahrt, zur Erbauung und Reparaturen von Dämmen, Brücken, Schleußen, Ueberfahrten, Durchläßen ꝛc., insbesondere aber zur Anlegung von Mühlen und derlei Werken an gemeinschaftlichen Flüssen und Bächen, um diese Werke beständig durch hydrometische Vermessungen und Untersuchungen zu controliren und zu reguliren.

Eine solche Vorrichtung nennt man: Pegel, Peil, Wasserlatte, Zielpfahl. Diese besteht in einem 6 bis 8 Zoll breiten, in Schuh und Zolle eingetheilten, von Null an — aufwärts nummerirten und im Wasser eingerammten hölzernen Eichpfahl. Man wähle hiezu einen Platz, wo der Wasserspiegel durch äussere Einwirkungen, nämlich durch Strömung oder Aufstauung nicht unmittelbar alterirt wird, wie dieß der Fall bei Mühlenwehren ist, sondern wo möglich da, wo das Wasser still und ruhig ist. Am besten eignet sich hiezu ein Platz, wo der Fluß oder Bach eine Ausbeugung macht, z. B. an einer Bucht. Jeder Eichpfahl muß bei dem niedrigsten Wasserstand gesetzt werden.

§. 16.

Eichnagel.

Ist an einer Mühle oder an einem sonstigen Werk noch kein Eichpfahl vorhanden, und will man schnell über momentanes Fallen oder Steigen des Wasserspiegels Versuche anstellen, so schlage man in den hölzernen oder steinernen Uferwänden einen eisernen Eichnagel. Derselbe gibt aber nur eine nothdürftige Anzeige über Steigen und Fallen der Wasserspiegelhöhe überhaupt, keineswegs aber ein Maß nach Zollen, was nur eine Zoll=Scala anzeigen kann.

§. 17.

Strom-geschwindigkeits-Messungen.

Ist es zu thun, um bei Hemmungen der Stromgeschwindigkeit durch verschiedene darauf einwirkende Gegenstände die Geschwindigkeit zu untersuchen, oder an Flüssen und Bächen, wo weder Eichpfähle, noch Uferwände vorhanden sind, stecke man längs dem Ufer eine Linie von wenigstens 150 Fuß ab, beobachte die Zeit, welche ein im Stromstrich schwimmender Körper (ein Stück Holz ꝛc.) bedarf, um diesen Raum zurückzulegen, dividire die Länge desselben durch die beobachtete Anzahl der Sekunden, und der Quotient wird die Geschwindigkeit geben. Diese Untersuchung ist sehr practisch anwendbar bei Untersuchung solcher Differenzen, welche wegen Aufstauungen durch eingelegte Gegenstände, als z. B. Fischbehälter, Reinigungskästen ꝛc., entstehen.

§. 18.

Wassertiefe.

Unter Wassertiefe versteht man die Tiefe des Flußbettes unter dem Wasserspiegel. Die Sondirung geschieht durch Senkblei. Auch hier benützt man immer den niedrigsten Wasserstand. Während man beim Pegel von Null aufwärts zählt, zählt man hier von der niedrigsten Wasserspiegelhöhe abwärts.

§. 19.

Normal-Flußbreite.

Bei gezähmten Flüssen und Bächen ist, da die Ufer ohnehin auf eine bestimmte Breite berechnet sind, die Normalbreite schon gegeben, bei freien Flüssen ist die Normalbreite — die dem Strom angemessene Breite beim mittleren Wasserstand.

§. 20.

Stromstrich.

Der Stromstrich oder das schwere Wasser, auch Flußrinne, Thalweg genannt, ist jene Wasserstraße, welche die größte Geschwindigkeit hat, und befindet sich gewöhnlich in der Mitte des Stromes. Hier ist die Tragbarkeit und Geschwindigkeit am größten, daher ihm auch alle

schweren Fische zueilen. Aus gleichem Grunde wird der Stromstrich auch von Schiffern und Floßern benützt.

§. 21.

Das Gefäll ist der Fall bei mittlerm Wasserstand, es kann nur durch Nivellirung ausgemittelt werden, und ist für das kleine, mittlere und für das Hochwasser besonders zu berechnen. Gefäll.

§. 22.

Unter Stromgeschwindigkeit versteht man den in einer Sekunde durchlaufenden Raum des Stromes. Die Stromgeschwindigkeit ist zum Theil durch das Gefälle, noch mehr aber durch den Wasserstand bedingt. Stromgeschwindigkeit.

§. 23.

Die Waſſerconsumtion ist bedingt durch das Gefäll, durch die Stromgeschwindigkeit und den Wasserstand. Je größer diese, desto größer jene. In freien Flüssen wird die Consumtion durch den Zufluß von raschen Strömen und Wildbächen, und in Bächen durch eine große Anzahl auf denselben gehender Mühlen und Werken vermehrt. Wasserconsumtion.

§. 24.

Hinterwasser ist das Gegenstück von Stromgeschwindigkeit. Hinterwasser entsteht, wenn durch irgend eine Hemmung der Rinnsal stromaufwärts gedrückt, aufgestaut wird, so daß der obere an Kraft und Geschwindigkeit verliert. Dieß tritt in freien Flüssen durch Brückenjoche, Schleußen, Schiffbrücken oder durch die Einmündung eines über Quer einströmenden Flusses, und bei gespannten Wässern — durch stromaufwärts liegenden Schleußen, Rauchbäume, Erhöhung des Grund- und Fachbaumes an Werken oder durch Verengung der normalen Wasserspiegelbreite — ein. Hierauf ist bei schon bestehenden und noch mehr bei Anlegung neuer Mühlen und Werke vorzüglicher Bedacht zu nehmen. Hinterwasser.

§. 25.

Gespannte Wasser.

Ein Wasser ist gespannt, wenn sein Rinnsal durch gewisse bewegliche und unbewegliche Vorrichtungen an Mühlen und andern Werken in der Absicht eingeschlossen wird, um die Wasserkraft nach Bedarf zu verstärken oder zu vermindern, oder ganz still zu halten. Diese Vorrichtungen sind nachstehende.

§. 26.

Wasserkannen.

Die ganze Wasserspiegelbreite, resp. der ganze Rinnsal des Baches, wird hier in mehreren Kannen abgetheilt, und zwar für jedes Wasserrad eine solche Kanne bestimmt. Eine jede solche Kanne besteht aus zwei hölzernen oder steinernen Wänden in paralellen Richtungen, resp. Dimensionen, und einer hölzernen Wasser-Sohle (Boden). Man nennt diese Kannen: „Wasserkannen."

§. 27.

Schützen, Schleußen, auch Zugfallen.

Eine Schütze oder Falle, oder auch Schleuße genannt, ist eine Vorrichtung aus Brettern zusammengesetzt, die bei der Einmündung jeder Kanne zwischen zwei Säulen (Schützensäulen) in einer halben Nute senkrecht stehend zum Herablassen und Aufziehen angebracht ist, um die Kanne ganz oder theilweise zu schließen, je nachdem die Wasserkraft geschwächt, verstärkt oder ganz aufgehoben werden soll. Längs der Zugfallen befindet sich oberhalb ein 4 — 5 Schuh breiter Steg, um auf demselben die Fallen zu dirigiren.

§. 28.

Fachbaum.

Der Fachbaum ist eine Grundschwelle, welche an der Wassersohle längs der Kannen wagrecht an der Einmündung derselben in der Art angebracht ist, daß die Schütze oder Zugfalle an jeder Kanne auf den Fachbaum senkrecht herabfällt, so daß jede Kanne auch bis zur Wassersohle separirt geschlossen werden kann. Da der äusserst, neben den Kannen angebrachte Fallschuß tiefer liegt, so reicht der Fachbaum nur bis zum Fallschuß.

§. 29.

Der Fallschuß ist eine separirte eigene Wasserkanne, in welche kein Rad eingehangen werden darf, und welche gleichfalls mit einer Zugfalle zum Aufziehen und Herablassen versehen ist; gewöhnlich besteht derselbe aus zwei Theilen übereinander. Das Flußbett liegt bei dem Fallschuß tiefer, als jenes vor den Wasserkannen. Beim Grundeis wird auch der untere Theil der Falle gehoben. Fallschuß.

§. 30.

Das Kropfstück ist ein Theil des Wasserbettes der Kanne, welche zwischen der Einmündung der Kanne und dem Wasserrade liegt, und sich gegen das Rad abwärts neigt, um einen stärkern Fall und Druck des Wassers auf die Radtaufeln zu bewirken. Kropfstück.

§. 31.

Der Wellbaum ist ein runder Baum, der das Centrum des Wasserrades bildet, durch das Rad in kreisförmige Bewegung gesetzt und durch welchen diese Bewegung den innern Theilen des Werkes mitgetheilt wird. Wellbaum.

§. 32.

Der Rechen ist eine an dem Wasserkannensteg fest angebrachte, bis zum Wasserbette schief abwärts reichende und dort wieder fest gemachte Vorrichtung, welche aus eisernen, in Zwischenräumen von 3 — 4 Zoll eingetheilten Stäben besteht, um Gegenstände abzuhalten und herauszunehmen, welche den Fachbaum und die Zugfallen beschädigen könnten, seien es dann Eisschollen oder andere feste Körper. Rechen.

§. 33.

Der Grundbaum ist eine vom Fachbaum 16 bis 20 Fuß entfernte, wagrecht liegende Grundschwelle, mit welcher bindig ein sanft aufsteigendes Wasserbett zum Fachbaume Grundbaum.

hinführt, und dessen Gefäll schon bei der ersten Herstellung beim mittlern Wasserstand durch den Pegel bestimmt wird.

IV.

Allgemeine formelle Fluß- und Wasserpolizei-Vorschriften.

§. 34.

Vorerinnerung.

Es handelt sich hier nicht um die Leitung und administrative Behandlung des Wasserbauwesens für öffentliche Flüsse und Seen, sondern ausschließlich um die Ueberwachung des Gebrauchs derselben von Seite der Privaten, um die Leitung und Behandlung von Privat-Wasserbauanlagen, insbesondere aber um Handhabung der Wasserpolizei-Ordnung, sohin auch um Entscheidung der wasserpolizeilichen Irrungen und Beschwerden und der desfallsigen Streitigkeiten.

§. 35.

Zuständigkeit der Polizeibehörden zur Ueberwachung des Gebrauches aller nicht im Privat-Eigenthum befindlichen Flüsse.

Die Verordnung vom 16. März 1820 (k. Reg.-Bl. 1820. S. 153.) bezieht sich hauptsächlich auf das Mandat vom 26. Jänner 1790, welches aus dem Standpunkte der Landeshoheit genauer festsetzt:

daß eine Privatperson an (oder in) einen offenen Fluß, so lange nicht bauen darf, als sie nicht deßfalls bei der competenten Behörde um Genehmigung nachgesucht und eine Entschließung darüber erhalten habe, ob der beabsichtigte Bau nicht schädlich oder den Landesregeln zuwider, auch ob und wiefern derselbe zu veranstalten sei.

Zur Erläuterung des Begriffes, den dieses Mandat mit der Bezeichnung eines offenen Flusses verbindet, dienen die hieher bezüglichen Bestimmungen der ältern bayerischen Gesetzgebung, vorzüglich das **Cod. Max. bav. Th. II. cap. I.** und **Th. IV. cap. XVI. §. 11**, woraus sich unzweideutig ergibt, daß unter offenen Flüssen alle jene Flüsse zu verstehen seien, welche nicht im Sondergut und in der daraus fließenden

Benützung Einzelner sich befinden und zu keinem geschlossenen Privateigenthums-Complex gehören, sondern nach Maßgabe der Wasserpolizei-Ordnung, zu Jedermanns Gebrauch offen und frei stehen, gleichwie die offenen freien Landstraßen.

Nach dieser näheren Bezeichnung können auch solche Flüsse, wenn dieselben auch gerade nicht immer schiff- oder floßbar sind, dennoch zu dem öffentlichen Vermögen des Staates gehören, und sie erscheinen daher eben so gut als offene freie Flüsse (**res publicae seu flumina publica**).

Ist es übrigens nicht in der bayerischen Gesetzgebung allein, — eigenthümliches, sondern ein schon im gemeinen deutschen Rechte begründetes Prinzip, daß die Wasserpolizei selbst auf die im Privateigenthum befindlichen Gewässer sich erstreckt, so können um so weniger in Ansehung der zum öffentlichen Staatsvermögen gehörigen Flüsse darüber Zweifel obwalten, daß es nicht allein in den Befugnissen, sondern in den Obliegenheiten der Polizeigewalt liegt, die Ordnung des Gebrauches zu bestimmen, damit nicht eigenmächtige Privatunternehmungen den Nachbarn zum widerrechtlichen Nachtheil gereichen.

Aus allem diesem erhellt, daß es sich bei derlei Wasserbauten nicht um einen ausschließlichen, zur Entscheidung der Gerichte sich eignenden Rechtsstreit, sondern um Handhabung der Wasserpolizei handle, folglich die Polizeibehörde competent sei.

Vergl. Rescript d. kgl. Minist. d. Innern vom 8. April 1836 an die kgl. Reg. v. Oberb. ergangen.

Dölling. Verord. Samml. 1838. S. 867. §. 650.

§. 36.

Errichtung von Ueberfuhren über öffentliche Flüsse durch Privaten oder Gemeinden.

Gesuche von Privaten und Gemeinden um Gestattung des Betriebs einer Ueberfuhr über einen öffentlichen schiffbaren Fluß sind in Gemäßheit höchster Entschließung des kgl. Ministeriums des Innern vom 17. April 1844 — nach vorgängiger Instruction bei der betreffenden Unterpolizei-Be-

hörde, — gemäß §. 65 in Fine der Allerh. Verordnung vom 17. Dezember 1825 in erster Instanz von den kgl. Kreisregierungen, Kammer des Innern, im Benehmen mit den kgl. Regierungskammern der Finanzen zu bescheiden, nachdem diese Ueberfuhren, wie auch in den Anmerkungen ad cod. civ. p. II. cap. 8. §. 11. Nr. 15. lit. b. ausgesprochen ist, zu den Regalien gehören.

Ausschr. d. kgl. Reg. v. Oberb. K. d. J. v. 14. April. 1844.
Kr. Intellig. Bl. 1844. Nr. 17. S. 618.

§. 37.

Bauen an und in öffentlichen Flüssen.

Zur Vornahme von Wasserbauten, derlei Abänderungen und Hauptreparaturen, gelten im Allgemeinen die nämlichen Vorschriften, wie bei Hochbauten. Ohne obrigkeitliche Bewilligung darf daher an und in öffentlichen Flüssen und beziehungsweise auch in Privatwassern ein Bau oder irgend eine Anlage nicht vorgenommen werden.

Genl. Mandat v. 26. Jänner 1770.
Mair. Genl. Samml. 1797. Bd. V. S. 35. Nr. 19.

§. 38.

Eigenmächtige Bauten.

Wer eigenmächtig einen derlei Bau unternimmt, hat unverzügliche Beseitigung desselben, vorbehaltlich des Ersatzes des etwa verursachten Schadens zu gewärtigen. Deßhalb haben die kgl. Wasserbau-Behörden (kgl. Bauinspektionen) allen Parteien, welche Wasserbauten zu führen gesonnen sind, auf Ersuchen unentgeltlich Aufschlüsse und Anleitungen zu ertheilen, wie ihrer Absicht ohne anderweitigen Nachtheil entsprochen werden könne, oder bei obwaltenden Bedenken, unverzüglich an die betreffende kgl. Kreisregierung Bericht zu erstatten.

Diesen unentgeltlichen Aufschlüssen ist aber keineswegs eine größere Ausdehnung zu geben, als wenn die nöthigen Vermessungen, Nivellements, Pläne u. dgl. (welche ein Privatunternehmen voraussetzt) auf königliche Kosten herzustellen

wären. Eben so wenig kann dem kgl. Bauinspektor zugemuthet und ihm ohne besondere Bewilligung gestattet werden, eine spezielle Aufsicht und Leitung unentgeltlich zu besorgen. Wenn jedoch Fälle eintreten, wo auf Ansuchen der Parteien mit Bewilligung der Regierung, die nur in jenen Fällen zu ertheilen ist, wenn dadurch die Beamten in ihren Berufsgeschäften nicht abgehalten werden, hydrometische Messungen unternommen und Pläne hergestellt werden müssen, oder wo ein kgl. Bauinspektor mit Bewilligung der kgl. Regierung die specielle Aufsicht über einen Privatbau führen soll, sind die betheiligten Parteien zum Ersatz der hierauf erlaufenden Kosten verbunden. Die Kostenberechnung soll jedoch jedesmal der kgl. Regierung zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt werden.

Kgl. Allerh. Verordg. v. 16. März 1820. St. 10. S. 153.
Vergl. Ausschr. d. kgl. Minist. d. Finanz. v. 24. März 1820 an sämmtl. Kr. Reg. ergangen.
Döllinger. Verordg. Samml. 1838. B. 16. S. 865. §. 647.
Vergl. Kr. Intell. Bl. v. Obb. 1843. Nr. 38. S. 1143.

§. 39.

Stellung der Wasserbau-Behörden zu den Districts-polizei-Behörden.

Zur Aufrechthaltung des §. 60 der Allerh. Verordnung vom 17. Dez. 1825 — über Formation und den Wirkungskreis der obersten Verwaltungsstellen — und zur Beseitigung aller Berufungen der Privaten auf die von Seiten der kgl. Behörden polizeiwidrig aufgeführten Bauten sind nach der Ausschreibung des kgl. Ministeriums des Innern an sämmtliche kgl. Regierungen vom 19. Dez. 1826 — alle Pläne zu neuen Bauunternehmungen und Bauabänderungen den Local-Baucommissionen noch vor Anfang des Baues zu ihrem Visa vorzulegen, und wenn die Bauabänderung so unbedeutend ist, daß hiezu kein Plan erforderlich ist, diesen Bau-Commissionen die Veränderung anzuzeigen.

Da das Interesse der Betheiligten bei Wasserbauten nicht minder wichtig sein dürfte, so kann es keinem Zweifel

unterliegen, daß bei öffentlichen Wasserbau-Unternehmungen, z. B. bei Fluß-, Teich- oder Dammbauten, bei öffentlichen Bewässerungsanstalten, Anlagen neuer Mühlen oder deren Erweiterung und andern vom Wasser getriebenen Werken, bei Schiffbarmachung von Flüssen, Bestimmung von Ziehwegen, bei Anlagen von schiff- und floßbaren Kanälen und Triften, von Durchläßen, Durchstichen und Schleußen ꝛc., obige Allerh. Verordnung vom 19. Dez. 1826 um so mehr in analoge Anwendung kommen müsse, als bei deren Ausführung immer mehr oder minder polizeiliche, rechtliche oder Konkurrenz-Rücksichten in Erwägung zu ziehen kommen, welche Entschädigungs-Ansprüche begründen könnten.

§. 40.

Stellung der Districts-polizei-Behörden zu den kgl. Wasserbau-Behörden.

Dagegen sind die Districts-Polizeibehörden verbunden, bei neuen Wasserbauten, derlei Veränderungen und Hauptreparaturen nicht nur die betheiligten Privaten und Gemeinden, sondern insbesondere die kgl. Wasserbaubehörden (Bauinspectionen) beizuziehen. Sie sind ferner verbunden, weder Veränderungen noch Reparaturen an Fluß- und Wasserbau-Anlagen, noch neue Anlagen dieser Art ohne Vorwissen der technischen Behörden (kgl. Bauinspektionen) vornehmen zu lassen und dieselben überhaupt in allen Gegenständen der Fluß- und Wasserpolizei zur Berathung zu ziehen, auch vorzüglich darauf zu sehen, daß die in den Fluß- und Wasserordnungen vorgeschriebenen, oder von den technischen Behörden in Antrag gebrachten Reinigungen der Flüsse von überhängenden Gesträuchen, Schilf, Baumästen ꝛc. gehörig vollzogen werden.

Vergl. Org. Edict. v. 1. Sept. 1808. Rg. Bl. 1808. S. 1964.
Intellg. Bl. d. kgl. Reg. d. Rez. Kr. 1812. St. 47. S. 1689.

§. 41.

Stellung der Magistrate zu den kgl. Wasserbau-Behörden.

Alle Magistrate, welche einer kgl. Kreisregierung unmittelbar untergeordnet sind, und welchen die Local-Polizeiverwaltung anvertraut ist, vertreten die Stelle der königlichen

Districts-Polizeibehörden, ihre Stellung zu den kgl. Bauinspectionen ist daher in vorgenannten Fällen dieselbe.

V.

Leitung und Behandlung der Privat-Wasserbauten.

§. 42.

Competenz der Districts-polizei-Behörden.

Die Districts-Polizeibehörde verfährt in Privat-Wasserbau-Angelegenheiten im Allgemeinen in analoger Anwendung der Bestimmungen der allgemeinen Bauordnung für Hochbauten vom 9. März 1805 (Reg. Bl. 1805. St. 11. S. 375). Insbesondere liegt derselben ob:

1) die ganze executive Local-Fluß- und Wasserpolizei;
2) die Aufsicht auf Wasser-Baugebrechen, und die Beseitigung der dießfallsigen Gefahren;
3) die Verfügung der unabweisbaren nothwendigen Sperrungen und Demolitionen;
4) die Aufsicht und Ueberwachung des Gebrauches aller gemeinschaftlichen Privat-Flüsse und Bäche und der auf denselben gehenden Mühlen und derlei Werken;
5) die Berathung der kgl. Bauinspectoren in allen Gegenständen der Fluß- und Wasserpolizei;
6) die Verfügung der von den kgl. Bauinspectionen beantragten Reinigung der Flüsse von überhangenden Gesträuchen, Schilf und Baumästen;
7) die Aufsicht und Handhabung der Floßfahrt-Ordnung;
8) die Instruirung aller einzelnen Wasserbausachen;
9) die Würdigung und Genehmigung der Pläne zu Wasserbauten, deren Abänderungen und Reparaturen, die Aufsicht auf die den vorgeschriebenen Plänen und der Wasserbau-Ordnung entsprechende Ausführung der Bauten, die Sorge für Sicherheit und Dauerhaftigkeit derselben, die Aufsicht auf die Baumaterialien und Werkleute; endlich

10) die Beilegung oder Entscheidung der Wasserpolizei-Streitigkeiten, soferne sie nicht zu gerichtlichen Verhandlungen geeignet sind, welche jedoch bei den Gerichten nicht eher vorzunehmen sind, bis die Vermittlung der Districts-Polizeibehörde eingetreten und fruchtlos geblieben ist, worüber die nöthige Nachweisung beigebracht sein muß.

Vergl. Allerh. Verordg. v. 15. Sept. 1818.
Ges. Bl. 1818. St. 23. S. 597. §. 67.

§. 43.

Wasserbaugesuche und deren Instruction.

Wie bei Hochbauten, so sind auch für vorhabende Wasserbauten, derlei Abänderungen und Hauptreparaturen vollständige Pläne, welche von den betheiligten Anwohnern und Nutzberechtigten, von autorisirten Werkmeistern und der betreffenden kgl. Bauinspection unterschrieben sein müssen, der kgl. Districtsbehörde zur vorschriftsmäßigen Prüfung und Genehmigung **in duplo** vorzulegen.

In Ermanglung einer vollständigen Fluß- und Wasserpolizei-Ordnung finden in Bezug auf die Instruction dieser Gesuche im Allgemeinen die Bestimmungen der allgemeinen Bauordnung für Hochbauten vom 9. März 1805. (Reg. Bl. 1805. St. 11. S. 376) analoge Anwendung.

Das Verfahren ist summarisch.
Cod. jud. cap. III. §. 3.

§. 44.

Planprüfung.

Die in duplo eingekommenen Pläne sind in formeller Hinsicht zu prüfen, ob dieselben mit der Situation vorschriftsmäßig und von anerkannten Werkmeistern ausgeführt, und ob die allenfalls stromauf- und abwärts liegenden Mühlen und andere Werke angedeutet sind, dann in materieller Beziehung, ob für die öffentliche Sicherheit und Dauerhaftigkeit des projectirten Baues durch die gewählte Bauart, ob für den Schutz der Betheiligten gegen Beeinträchtigung ge-

Stellung der Magistrate zu den kgl. Wasserbau-Behörden.

forgt, endlich ob bei Anlegung von Mühlen, Fabriken, Manufakturen und andern Gewerbs-Wasserbauten der Punkt der Conzessionsverleihung schon festgestellt ist. Finden sich in dem betreffenden Polizeidistricte keine solchen Techniker, welche die Geschicklichkeit besitzen, die Pläne in technischer Beziehung zu beurtheilen, so darf die Prüfung solcher Pläne von den nächst gelegenen kgl. Bauinspektionen bewirkt werden.

Allgem. Bauordg. v. 9. März 1805.

Vergl. Ausschr. d. kgl. Reg. v. Obr. B. K. d. J. v. 8. Sept. 1843. Kr. Intell. Bl. 1843. Nr. 38. S. 1194.

§. 45.

Besichtigung der Baustelle.

Im Allgemeinen ist die Besichtigung der Baustelle und die Vergleichung des Situationsplanes auch dann unerläßlich nothwendig, wenn schon der Plan durchaus richtig befunden und von keinem der Betheiligten und der technischen Behörde gegen den Bau vermöge ihrer Unterschriften Einsprache gemacht worden ist. Vorzüglich ist aber darauf zu sehen, ob im Plan auch wirklich alle Betheiligten und die Eigenthümer und Nutzberechtigten der stromauf- und abwärts gelegenen Werke richtig bezeichnet sind.

Vergl. Allgem. Bauord. v. 9. März 1805.

Insbesondere ist aber bezüglich der Instruction der Baugesuche von nachstehenden Vorrichtungen und Anlagen zu unterscheiden. Man unterscheide hier

1) Von Anlegung einfacher Vorrichtungen an Flüssen und Bächen, z. B. Reparatur von Uferbeschlächten, Herstellung von schwebenden Vorrichtungen, als: Wasch- und andere Stege, Badehütten, Schöpfrädern ꝛc., welche unmittelbar am Ufer allein aufliegen, oder solche, welche am Vorlande hinter den Uferbeschlächten angelegt werden, z. B. Holz- und Teichelbeitzen, Fisch- und Blutegelbehälter, Schwemmen ꝛc.;
2) von Anlegung solcher Vorrichtungen, welche in Flüssen und Bächen hergestellt werden wollen, wenn solche nicht

auf den Ufern allein, sondern mittel- oder unmittelbar auf dem Grundbett ruhen und befestiget sind, als Brücken und Stege, Bade- und Schifflhütten ꝛc., oder solche, die im Rinnsale selbst versenkt sind, als Fisch- und Reinigungsbehälter ꝛc.;

3) von Anlegung von Mühlen und andern Werken mit gespannter Wasserkraft, und selbst Schlamprädern ohne gespannte Wasserkraft, wenn diese schwere Werke treiben, endlich von Anlegung von Schleußen, wodurch der Wasserstand bedeutend verändert und die Wasserkraft vermindert wird. Zu 1) genügt eine einfache technische Besichtigung, zu 2) und 3) hingegen eine förmliche Besichtigung und Untersuchung mit Beiziehung von Technikern in Beisein aller Betheiligten und einer Abordnung der betreffenden kgl. Bauinspection.

Vergl. Vollz. Instr. zum Gewerbsges. v. 28. Dez. 1825. §. 20. Ziff. 3.

§. 46.

Plangenehmigung.

Hat der Plan seine Revision an Ort und Stelle bestanden, und sind nach Vernehmung der Betheiligten und der technischen Behörde alle Hindernisse gehoben, so unterliegt die Plangenehmigung keinem Anstand. Die Genehmigung wird auf beiden Plänen amtlich ausgefertigt, und hievon ein Exemplar dem Bauenden ausgehändiget und das andere zu den Akten zurückgelegt.

Allgem. Bauordg. v. 9. März 1805.

§. 47.

Planunterschriftsverweigerung.

Wird von den betheiligten Wassergenossen die Planunterschrift verweigert, so ist denselben unter geeigneter Belehrung über die obwaltenden Verhältnisse der Plan mit der Aufforderung vorzulegen, diesen zu unterschreiben oder im wiederholten Weigerungsfall ihre Einwendungen abzugeben und zu begründen. Ein hiezu erbetener abgekürzter Termin darf nicht

verweigert werden. Läßt der Betheiligte den zur Begründung seiner Einreden vorgesetzten Termin fruchtlos verstreichen, so hat nach der Novelle zur Gerichtsordnung vom 22. Juni 1819 gegen den Ungehorsam bloß die in der Gerichtsordnung, Kap. V., §. 10, bestimmte zweite Folge einzutreten, nach welcher derselbe seiner Einreden verlustig wird, und der Plan polizeilich genehmigt werden kann.

Die Einreden können ganz ungegründet sein, oder polizeiliche oder baurechtliche Verhältnisse berühren. Einreden sind ungegründet, wenn sie auf einen allgemeinen Widerspruch oder auf eine allgemeine Verwahrung sich beschränken, ohne daß ein spezieller Grund angegeben oder nachgewiesen werden kann. Solche Einreden sind in der Regel die Geburt der Leidenschaft und des Uebelwollens und hindern darum die Genehmigung nicht im mindesten.

Auch solche Einreden verdienen keine Würdigung, die den betreffenden Geschäftsbetrieb angehen, wenn die hiezu nothwendige gewerbspolizeiliche Bewilligung aktenmäßig vorliegt. Ebensowenig sind solche Einreden zu beachten, welche lediglich die Technik (Construction des Baues) betreffen, da dieser Punkt lediglich nur zur Cognition der technischen Behörde gehört.

Einreden hingegen, welche die Handhabung der Wasser-polizei-Ordnung berühren, müssen ohneweiters berücksichtiget werden, z. B. es würde die projectirte Anlage den Lauf des Wassers verändern, dasselbe aufstauen oder gänzlich hemmen, oder die Flußreinigung erschweren oder gar verhindern ꝛc. Solche Einreden können sowohl von den Eigenthümern der oberhalb als unterhalb liegenden ähnlichen oder gleichen Wasseranlagen angebracht werden. Im Zweifel, ob diese Einreden wirklich gegründet sind, darf die instruirende Behörde nicht so schlechthin auf Abweisung des Baugesuches sprechen, wenn Bittsteller das Gegentheil behauptet, und auf einen Versuch, z. B. durch versuchsweise Einhängung eines Schöpfrades, eines Fischbehälters, oder durch Anbringung eines

Steges, oder Anlegung einer Wasserleitung ꝛc., andringt. Solche Versuche müssen auf Imploration angestellt werden. Das Verfahren dabei ist das nämliche, wie bei Augenscheinsvornahmen und es müssen hier die Vorschriften der Gerichtsordnung, Kap. 12, §. 3, genau beobachtet werden.

Wollen aber Einreden, welche baurechtliche Verhältnisse berühren, d. i. solche, welche auf Eigenthums-, Servituts-, Vertrags- oder Besitzrechte Einfluß haben, begründet werden, so ist sogleich zum Sühneversuch Commission anzusetzen. Der Commissär wird es nicht verfehlen, durch zweckmäßige, geeignete Vorschläge die streitenden Theile zu beschwichtigen, und hiedurch einen langdauernden, kostspieligen Prozeß zu beseitigen. Mißlingt jedoch demohngeachtet der Sühneversuch, so sind die Parteien an den Rechtsweg anzuweisen und ihnen auf Verlangen ein Zeugniß über den mißlungenen Sühneversuch auszustellen, während des beim Civilrichter anhängigen Rechtsstreites darf aber der Bau nicht bewilliget werden.

Vergl. Allgem. Bauordg. v. 9. März 1805.
Kgl. Reg. Bl. 1805. St. 11. S. 376. §. 6.
Allerh. Verordg. v. 15. Sept. 1818. Ges. Bl. 1818. St. 23. S. 598. §. 67.

Beim Gelingen der Sühne ist der Plan, jedoch mit der ausdrücklichen Bestimmung der Einhaltung der Vergleichspunkte, zu genehmigen.

§. 48.

Planausführung.

Während des Baues ist derselbe von Amtswegen unter steter Aufsicht zu stellen, damit derselbe plannäßig und ohne Abweichung ausgeführt werde. Eigenmächtige Abweichungen vom Plane unterliegen der Strafe der Einlegung des fehlerhaft Gebauten und der plannäßigen Wiederherstellung desselben, gleichviel ob der Bauunternehmer oder dessen Werkleute an dem Fehler Schuld getragen haben.

Vergl. Allgem. Bauord. v. 9. März 1805. S. 376.

§. 49.

Uebertretungen der Wasserpolizei-Vorschriften werden auch von Amtswegen, ohne Anrufen eines Betheiligten, durch das Aufsichtspersonal mittelst berichtlicher Anzeige zur Kenntniß der Distriktspolizeibehörde gebracht, welche hierauf, nach hergestelltem Thatbestand, geeignet verfügt.

Ueber-tretung der Wasserpoli-zei-Vor-schriften und Beschwerden gegen Be-einträchti-gungen.

Beschwerden gegen Beeinträchtigung durch Uebergriffe werden von Unsiegelmäßigen mündlich zum Protokoll gebracht, von Siegelmäßigen und denselben gleichgeachteten Personen hingegen können Beschwerden auch schriftlich angezeigt werden.

Derlei Beschwerden können baupolizeilicher oder baurechtlicher Natur sein, je nachdem bloß um Schutz, um Handhabung der Wasserpolizei-Ordnung oder um Schutz gegen Beeinträchtigung aus einem Rechtstitel gebeten wird, wenn Eigenthums-, Servituts-, Vertrags- oder Besitzrechte verletzt werden.

In beiden Fällen ist vor Allem der Thatbestand durch Vernehmung des Beklagten oder durch amtliche Localbesichtigung oder in wichtigern Gegenständen durch Vornahme eines förmlichen Augenscheines zu erheben.

Wird die Beschwerde als ungegründet befunden, so ist der Kläger damit a limine abzuweisen.

Betrifft die Beschwerde eine Verletzung der Wasserpolizei-Ordnung, so ist der Beklagte, nach cod. jud. cap. 5., nach hergestelltem Thatbestande, unter Hinweisung auf dieselbe, unter einer Strafandrohung angehalten, den Kläger binnen einem angemessenen Termin klaglos zu stellen, zugleich aber dem Gegentheil hievon Nachricht zu ertheilen, und im Falle demselben ein Vermögensschaden zugestanden ist, mit der Klage auf Schadenersatz an den Rechtsweg zu verweisen. Der Sühneversuch ist im ersten Falle zwischen den Parteien nicht anwendbar, da die Handhabung der Wasserpolizei-Ordnung von dem Willen der Parteien nicht abhängig gemacht werden darf, während bei baurechtlichen Streitigkeiten Rechtsverhält-

nisse in Mitte liegen, welche ausgeglichen werden können, indem es jedem frei steht, auf sein Recht ganz oder theilweise zu verzichten.

Wird hingegen um Schutz gegen Beeinträchtigung aus einem Rechtstitel gebeten, so ist vor Allem wieder der Thatbestand durch Vernehmung des Beklagten oder durch amtliche Localbesichtigung zu erheben, und eine Tagsfahrt zur Feststellung des Klagepunktes und zum Sühneversuch anzuberaumen. In Fällen, wo der streitige Punkt nicht klar vorliegt, kann von der einen oder andern Partei die Abordnung einer technischen Augenscheins-Commission mit Zuziehung von Experten verlangt oder auch von Amtswegen verfügt werden. Dieser Fall tritt größtentheils da ein, wenn die zur Beurtheilung des Gegenstandes behilflichen Urkunden und Dokumente, als: ältere Pläne, Kaufbriefe, Verträge oder allenfallsige Reverse mangeln.

Kommt ein Vergleich zwischen den streitenden Theilen zu Stande, so ist die Sache abgethan, im entgegengesetzten Falle werden dieselben zur Austragung ihrer Rechtsansprüche an den Civilrichter angewiesen, und dem Kläger auf Verlangen ein Zeugniß über den mißlungenen Sühneversuch ausgestellt.

Allerh. Verord. v. 15. Sept. 1818.
Ges. Bl. 1818. St. 23. S. 598. §. 67.

§. 50.

Provisional-verfügungen

Damit in Wasserpolizeisachen mehr oder minder gefährliche Handlungen durch Aufschub nicht in Verwirklichung übertreten, werden, bis dieselben geordnet sind, Provisional-Verfügungen erlassen, deren Erlassung jedoch durch Gefahr auf Verzug bedingt ist. Solche Verfügungen greifen Platz: 1) wenn die Handlung den Karakter der Selbsthilfe an sich trägt, z. B. durch Zerstörung einer Schleuße, 2) wenn dem anrufenden Theile durch die Handlung ein nicht leicht wieder gut zu machender Schaden zugeht, z. B. wenn die Maschinerie eines Mühl- oder andern Werkes zerstört würde, 3) wenn

die öffentliche Sicherheit oder das Gemeinwohl in Gefahr stünde, z. B. durch Ueberschwemmung öffentlicher Straßen und Absperrung der Communikations-Wege ꝛc., 4) wenn die öffentliche oder die Privatsicherheit in der Art bedroht ist, daß die Abwendung der Gefahr nicht aufgeschoben werden kann, sondern derselben augenblicklich vorgebeugt werden muß, z. B. durch Zerstörung von Deichen oder Dämmen an nahe gelegenen Gebäuden, deren Einsturz bedroht wird.

Cod. jud. cap. 5. §. 7.

Eine Provisional-Verfügung kann aber ihrer Wesenheit nach

1) nur gegen den momentanen Besitzer des betreffenden Objectes, nicht aber auf Verhältnisse gerichtet werden, die rein polizeilicher Natur sind, sie darf

2) schon ihrem Zwecke nach auch nicht länger, als der Grund ihrer Entstehung dauern, und sie muß deßhalb dann wieder auffer Wirkung treten, wenn entweder die Betheiligung eines öffentlichen Interesses oder die Gefahr auf Verzug beseitiget ist,

3) diese Beseitigung der Verzugsgefahr tritt jedesmal ein, wenn von den zuständigen Gerichten nach civilrechtlichen Grundsätzen solche Provisionalien verfügt werden, wodurch jener Zustand des Streitobjects herbeigeführt wird, welchen die Rücksicht auf das in Mitte liegende öffentliche Interesse erheischt.

Allerh. Rescr. d. kgl. Minist. d. J. v. 27. Mai 1835.
Dölling. Verord. Samml. B. II. S. 293.

Nach der Praxis schreitet die Distriktspolizeibehörde, auch wenn das öffentliche Interesse nicht im Spiel, ein dritter auch nicht betheiligt ist, und oft nicht immer Gefahr auf Verzug haftet, von Amtswegen provisorisch ein.

Dieß ist größtentheils der Fall bei Uebertretung formeller oder materieller Bauvorschriften, wenn z. B. ohne obrigkeitliche Bewilligung ein Wasserbau vorgenommen oder vom be-

willigten Plane abgewichen, oder zum Bau schlechtes Material gebraucht, oder constructionswidrig gebaut wird; hier erfolgt bis zur Vereinigung der Anstände Bauinstand.

Wenn ein Provisorium, da, wo es die Abwendung von Gefahren für das Gemeinwohl betrifft, von Amtswegen verfügt werden will, hat die Polizeibehörde vor Allem durch summarische Untersuchung (einfache Localbesichtigung) sich Gewißheit zu verschaffen, ob die Vorbedingungen auch wirklich vorhanden sind, nach welcher sich eine Provisional-Verfügung auch rechtfertigt, um sorgfältig ein tumultuarisches Verfahren zu vermeiden.

Vergl. Dr. Seuffert Comment. z. b. Ghets-Ordg. B. II. S. 33. Nr. 3.

Wird ein Provisorium von einem Betheiligten nachgesucht, so hat derselbe das Vorhandensein einer Gefahr zu bescheinigen. Es bedarf aber keiner strengen Nachweise, ja selbst die Darstellung einer geringen Wahrscheinlichkeit der Gefährde ist hier hinreichend, indem die Gewährung des Provisoriums kein Präjudiz nach sich zieht, und dasselbe auf eine gegründete Remonstration des Imploraten von der Polizeibehörde jeden Augenblick wieder zurückgenommen werden kann.

ibid. Nr. 3.

§. 51.

Technische Untersuchungen und Augenscheine.

Es ist zwischen einer einfachen Localbesichtigung und einer förmlichen Augenscheinsvornahme zu unterscheiden.

In Fällen, wo es nur auf eine richtige Information, über eine einfache Uebertretung der Wasserpolizei-Ordnung ankommt, ist eine einfache amtliche Localbesichtigung durch einen Sachverständigen hinreichend. In wichtigen und verwickelten Gegenständen aber, wo Wasser-Rechte der Wassergenossen verletzt sind, wird von Seite der Bezirkspolizei-Behörde die Abordnung einer technischen Kommission an Ort und Stelle auf Verlangen beider oder eines der Parteien verfügt und förmlicher Augenschein vorgenommen. Die Kom-

mission besteht aus einem Vorstande, welcher die ganze Verhandlung leitet, aus einem Protocollführer und aus einem und in wichtigen Fällen aus zweien Sachverständigen. Es werden vor Allen die Partcien und die von Amtswegen zu benennenden Sachverständigen und nach Umständen selbst Personen, welche dabei nicht betheiligt sind, am bestimmten Tag an Ort und Stelle vorgeladen.

Ein einseitiger Augenschein, wozu der Beklagte nicht vorgeladen und sodann nicht erschienen ist, ist nichtig, und muß wiederholt werden, außer derselbe blieb aus Ungehorsam aus. Bleiben auf Vorladen beide aus, so wird die Verhandlung auf Anrufen reasummirt. Erscheinen beide Partheien, so werden die Kunstverständigen in ihrer Gegenwart ordentlich beeidiget, oder wenn dieselben schon im Allgemeinen beeidiget sind, ihrer Pflichten erinnert. (Da Sachverständige auf dem platten Lande selten zu haben sind, so unterliegt es keinem Zweifel, daß solche von den nächsten Kgl. Bauinspectionen gegen Honorirung und Vergütung der Reisekosten requirirt werden dürfen.)

Der die Handlung leitende Vorstand macht die Sachverständigen auf den Zweck der Untersuchung und aller Nebenumstände, so wie auf die Vergleichung der von den Parteien vorgelegten kunstmäßig entworfenen Plänen — mit den ältern Plänen und Urkunden dann den betreffenden Objecte aufmerksam.

Alles was hier die Parteien vorbringen, wenn es anders zur Sache gehört, muß nebst den Bemerkungen der Sachverständigen, die ihr Gutachten mündlich oder schriftlich abgeben können, aufs genaueste protocollirt, und wenn Zeugen adhibirt worden sind, auch diese gehörig vorgenommen werden. Das bei dem Augenschein an Ort und Stelle oder in der Gerichtsstube abgehaltene Protocoll wird sodann den Parteien gehörig eröffnet und von denselben, wie von den Kunstverständigen unterschrieben. Die Parteien können sogleich mündlich rezessiren, oder in wichtigen Fällen einen nicht über 14

Tage sich hinaus erstreckenden Termin zur fernern schriftlichen Verhandlung sich erbitten. In diesem Falle darf ihnen auf Begehren ein Protocolls-Extract mitgetheilt werden.

Hat der Beklagte vor der Augenscheinsverhandlung gegen die Zulässigkeit des Augenscheins, gegen die Beistimmung der zu besichtigenden Gegenstände oder gegen die Personen der Kunstverständigen Einwendungen zu machen, so wird derselbe hiemit gehörig zu Protocoll genommen und weiters nach Vorschrift des Prozesses gehandelt.

Den Kostenbetrag hat der Kläger vorzuschießen und am Ende der verlustige Theil zu tragen. Gäbe nach beendigtem Augenschein eine Partei vor, als wäre bei dem ersten Augenschein ein Fehler oder Irrthum vorbeigegangen, so darf der Augenschein, auf Kosten des Imploranten zwar noch einmal, aber nicht öfter wiederholt werden. **Cod. jud. 12. §. 3.**

§. 52.

Zweck der Augenscheinsverhandlungen.

Bei Uebertretung der Wasserpolizei-Ordnung und derlei Streitigkeiten dient das technische Urtheil des Kunstverständigen zur Richtschnur für die zu treffenden Verfügungen. Bei Verletzung von Wasserrechten dient die Aufzählung der entdeckten Merkmale (Thatbestand) und das technische Gutachten der Sachverständigen zur Belehrung der Parteien und zur Annäherung der Sühne, und wenn der Sühneversuch mißlingt, primitiv als Leitfaden rechtlicher Instruction für den Civilrichter, wenn der Streit dahin involvirt wird.

§. 53.

Verfahren in Wasserpolizei-Angelegenheiten.

Das Verfahren in Wasserpolizei-Angelegenheiten ist im Allgemeinen, wie in allen reinen Polizeisachen bloß summarisch, und es soll kein Schriftenwechsel gestattet werden. Jede Partei ist in solchen Angelegenheiten von der competenten Distrikts-Polizeibehörde mit ihrem Anbringen mündlich zum Protocoll zu nehmen und es ist dabei weder die Zulassung

von Advokaten, noch sind schriftliche Eingaben und Ausführungen des Gegenstandes zu gestatten. Nur Siegelmäßige oder denselben gleichgeachtete Personen sind berechtiget, ihre Angelegenheiten in schriftlichen Darstellungen vorzutragen.

Beschwerden und Berufungen über gravirliche Entschließungen der Distrikts-Polizeibehörde sind bei der nächst vorgesetzten Administrativstelle (Kgl. Kreisregierung, Kammer des Innern), und zwar die Berufungen für unsiegelmäßige Personen von rezipirten Kgl. Advokaten unter Anlegung einer Abschrift des Beschlusses mit Angabe des Publikationstages oder des Empfanges einfach (ohne Duplikat) innerhalb des 14tägigen Termins und zwar jedesmal bei der Unterbehörde zu überreichen. (Vergl. A. h. Verodg. vom 16. Febr. 1815, Rgs. Bl. 1815. St. 8. S. 138.)

§. 54.

In Streitigkeiten über Verletzung der Wasserrechte

Auch Beschwerden über Verletzung von Wasserrechten aller Art müssen vorerst immer bei der Distrikts-Baubehörde angebracht, dort summarisch untersucht, und dem Sühnversuch untergestellt werden. Erst dann, wenn die Sühne mißlingt, dürfen die Parteien im polizeilichen Beschluß angewiesen werden, ihre gegenseitige Rechtsansprüche bei dem Civilrichter auszutragen, wozu denselben zur Legitimation über den mißlungenen Sühneversuch ein Zeugniß auszustellen ist. (A. h. Verord. v. 5. Sept. 1818, Ges. Bl. 1818. St. 23. S. 597. in fine.)

In Streitigkeiten über Wasserrechte, wenn nicht um Handhabung der Wasser-Polizeiordnung, sondern Eigenthums-, Servituts-, Vertrags- oder Besitzrechte verfolgt werden, tritt beim Civilrichter gleichfalls das summarische Verfahren im Sinne der bayerischen Gerichtsordnung Kap III. §. 3. ein; es ist daher in abgekürzten Terminen zu verfahren, die Einreichung von Fragestücken hingegen, ist nicht zuläßig, doch dürfen die Parteien nach der bayer'schen Prozeß-Novelle v.

J. 1837 §. 46. dem Zeugenverhör beiwohnen. (Cod. jud. cap. III. §. 3. m. 4.)

§. 55.

Beginn des Verfahrens des Civil-Richters.

Wenn in der überreichten und mit dem districtspolizeilichen Zeugniß über mißlungenen Sühneversuch begleitenden Klageschrift auf den Grund der Bescheinigung wegen Gefahr auf Verzug (im Falle von der Polizeibehörde noch kein Instand verfügt worden ist), um Bauinstand gebeten wird, und die Klage sonst weder in formeller noch materieller Beziehung mangelhaft ist, so beginnt das Verfahren mit dieser Provisionalverfügung. Wird hingegen kein Instand impetrirt, so ist nach vorläufiger Abforderung der Polizeiakten die Vornahme des Augenscheins unter Zuziehung der nöthigen Sachverständigen die erste Verhandlung, während dieselbe nach der bayer'schen Gerichtsordnung Kap. 12. §. 3. sonst in der Regel nur nach der Kriegsbefestigung Platz greift. Der Augenschein wird vorgenommen, wie oben §. 51.

VI.

Besondere Obliegenheiten der Fluß- und Wasserpolizei,

bezüglich der Wasserleitungen, der gemeinschaftlichen Bäche und Kanäle, der Brücken und Stege.

§. 56.

Allgemeine Obliegenheiten.

Hinsichtlich der allgemeinen Obliegenheiten der Fluß- und Wasserpolizei wird sich auf den §. 42. bezogen.

§. 57.

Besondere Wasserleitungen.

Die größte Aufmerksamkeit verdienen die Wasserleitungen in landwirthschaftlicher- und sanitätspolizeilicher Hinsicht. — Abzugskanäle trocknen Sümpfe und Moräste und geben den Boden der Cultur zurück. Sammlungen von Quellen an

Abhängen und deren Fortleitung — dienen zum häuslichen Gebrauche. Wo Quellenleitungen wegen Mangel an Abhängen nicht ausführbar sind, ersetze man dieselben mittelst Bohren artesischer Brunnen. Leitungen aus Bächen dienen zur Bewässerung der Wiesen.

Landgemeinden über den Nutzen solcher wohlthätiger Anstalten zu belehren und zu ermuntern, ist Sorge der Polizei.

Nicht mindere Aufmerksamkeit verdient in Städten die Anlage von unterirdischen Abzugskanälen zur Fortschaffung schädlicher Ausdünstungen, sowie die Anlage von Brunnenhäuser, um alle Stadttheile mit gesundem Rohrwasser zu versehen. Der Polizei liegt es ob, daß diese reinen Quellen mit fremdartigen Wasser nicht vermischt werden.

Ueber den Gang solcher Quellenleitungen sind eigene Flußkarten anzulegen und dieselben mit den Zu- und Abgängen stets evident zu halten, was bei durchkreuzenden Leitungen aus mehreren Brunnenhäusern unerläßlich nothwendig ist.

§. 58.

Gemeinschaftliche Bäche und Kanäle.

Fließende Bäche und Kanäle sind Luftreiniger. Da wo Ueberfluß an Wasser ist, sind Bäche und Kanäle nach dem Bedürfniß der vorhandenen Gewerbe durch Seitenkanäle wo möglich zu vermehren, um neue Mühlen und Werke unbeschadet der schon Bestehenden anzulegen. Grundbesitzer sind daher zu solchen Unternehmungen förderlich zu unterstützen.

Mit dem Gang von Mühlen und Werken sind immer mehr oder minder Stauungen verbunden. Schlangenförmige Krümmungen eines Rinsales vermindern die Stromgeschwindigkeit und somit die Stromkraft, indem sich der Strom an jeder Krümmung abstoßt, und hiedurch Stauungen verursacht. Um nun mehr Wasserkraft zu gewinnen, und eine doppelte Stauung zu vermeiden, lege man solche Kanäle wo möglich in gerader Richtung an.

§. 59.

Mühlen und andere Werke.

Die Anwohner an gemeinschaftlichen Bächen und Kanälen besitzen zu einander von den vor ihren Grundstücken vorbeifließenden Wasser ein ungetheiltes gemeinschaftliches Eigenthums- und Nutzungsrecht. Jeder derselben hat das Recht, zur Anlage eines Werkes die Bewilligung in Anspruch zu nehmen, und dennoch wird von den Besitzern schon bestehender Werke in der vorgefaßten Meinung: als sei das vor ihren Grundstücken vorbeifließende Wasser ihr ausschließliches Sondergut, gegen Erbauung eines jeden neuen Werkes jede mögliche Einsprache versucht. Zum Nachtheil schon bestehender Werke darf jedoch durchaus kein Neues angelegt werden.

Der behauptete Nachtheil muß aber streng nachgewiesen werden. Wird dieser Beweis nicht geliefert, so darf, insofern mit dem projectirten Werke eine gewerbliche Beschäftigung verbunden ist, nach voraus erwirkter gewerbspolizeilicher Bewilligung — die nachgesuchte Bewilligung durchaus nicht versagt werden.

Auch über Mühlen und derlei auf gemeinschaftlichen Bächen und Kanälen gehenden Werken und die hiezu gehörigen Pegeln sind eigene Flußkarten anzulegen und eigene Register über die Beschaffenheit solcher Werke, deren Berechtigungen, der normalen Bachweite und der Distanzen der nächst gelegenen Werke zuführen, in welchen alle Veränderungen, Zu- und Abgänge stets evident zu halten sind; was zur Instruirung der Gesuche um Anlegung neuer Mühlen und derlei Werke sehr förderlich ist.

Die Polizeibehörde hat die Wasser- und Mühlenordnung streng zu handhaben, und deßhalb stets Nachsicht halten zu lassen. Eine vorzügliche Aufmerksamkeit ist der Beschaffenheit der Pegeln des Fach- und Grundbaues und der Einhaltung der normalen Bachweite zuzuwenden; zu diesem Ende sind Mühlen und Werke öfters und unversehens zu besichtigen, wenigstens jährlich einmal zur Zeit der Abkehr alle unter sich

in Verbindung stehenden Bäche und Kanäle zu begehen, vorgefundene eigenmächtig hergestellte Vorrichtungen augenblicklich zu entfernen, die Uebertreter deßhalb zu bestrafen, die nöthigen Reparaturen in Bächen anzuordnen, dieselben nach ihrer Herstellung besichtigen und liegengebliebene auf Kosten der Säumigen herstellen zu lassen.

§. 60.

Brücken und Stege.

Brücken und Stege über gemeinschaftliche Bäche und Kanäle sind Verbindungswege. Sie dienen zur Bequemlichkeit der Anwohner und in Feuersgefahren zur Erleichterung der Löschung des Brandes. Deren Errichtung ist allenthalben zu begünstigen.

Gegen die Errichtung von schwebenden Brücken und Stegen ohne Joche und Pfähle und in vorschriftsmäßiger Höhe über den Wasserspiegel steht keinem Besitzer einer Mühle oder eines Werkes ein Widerspruchsrecht zur Seite. Wer sein Grundstück mit seinem durch den Bach getrennten gegenüber liegenden Eigenthum mittelst eines Steges in obiger Weise auf seinen eigenen Ufern aufliegend — verbinden will, bedarf selbst der Einwilligung seiner Angrenzer nicht, und hat selbst das Recht, denselben für Andere zu sperren und nur für sich allein zu benützen. Dem Eigenthümer einer Brücke oder eines Steges liegt die Unterhaltung selbst ob; bei gemeinschaftlichen tritt Conkurrenz ein.

Auch über Brücken und Stege sind Flußkarten und Register zu halten.

VII.

Allgemeine materielle Fluß- und Wasserpolizei-Vorschriften.

§. 61.

Schiffahrt auf den oberbayer. Flüssen und Seen.

Die Ausübung der Schifffahrt mit Fahrzeugen aller Art und ohne Unterschied der Größe unterliegt im Allgemeinen den bestehenden gewerbspolizeilichen Bestimmungen.

An jenen Orten, wo das lohnweise Fahren, als freie Erwerbsart betrieben wird, ist solches ferner gemäß Art. 8. des Gewerbsgesetzes unter Erholung der polizeilichen Lizenz gestattet.

In allen Fällen sind zum Fahren nur solche Individuen zuzulassen, welche die erforderliche Körperkraft, Geschicklichkeit und Kenntnisse des Fahrens besitzen, nicht unter 18 — und sofern nicht die körperliche Rüstigkeit eine längere Bewilligung rechtfertigt, — nicht über 60 Jahre alt, dabei gut beleumundet, und dem Trunke nicht ergeben sind, und sich hierüber durch eine, stets bei sich zuführende und auf Verlangen vorzuzeigende, jährlich tax- und stempelfrei*) zu erneuernde Bewilligungskarte der betreffenden Polizeibehörde auszuweisen vermögen, in welcher Urkunde angegeben sein muß, ob sie nur als einfache Ruderer oder auch zum Steuern der Fahrzeuge befähigt sind. Erstere sind nur als Gehilfen zu betrachten, welche selbstständig kein Fahrzeug führen dürfen.

Die Fuhrleute sind befugt und bei vorhandener Gefahr verpflichtet, betrunkene Personen, welche zur Einschiffung sich melden, zurück zu weisen, und falls diese sich etwa eines eigenen Kahnes bedienen wollten, denselben ihre Dienste zu verweigern.

Allen Besitzern von Fahrzeugen ist streng verboten, dieselben an ihnen unkundige, sowie an, des Steuerns und Ruderns unbekannte Personen zum Selbstfahren zu leihen oder zu vermiethen.

Das Beladen der Fahrzeuge über die Belastungsfähigkeit ist den Fuhrleuten bei strenger Polizeistrafe verboten.

§. 62.

Beschaffenheit der dermal vorhandenen Fahrzeuge.

Die Fortbenützung der dermal vorhandenen, für den lohnweisen Personentransport verwendet werdenden Bretterschiffe und Einbäume ist, so ferne sie bei der vorzunehmenden Unter-

*) Kr.-Intell.-Bl. v. Obb. 1828. S. 1758.

suchung durch Sachkundige für den Dienst als ohne Gefahr tauglich erklärt werden, für so lange, als sie diese Eigenschaft behalten, den Schiffern gestattet.

Beide Arten von Fahrzeugen dürfen, nachdem sie unbrauchbar geworden, nicht durch neue von anderer, als der nachfolgend beschriebenen Bauart ersetzt, noch an anderen Orten, als wo sie bisher verwendet wurden, in Gebrauch genommen werden, vorbehaltlich der nachstehend festgesetzten Ausnahme.

§. 63.

Künftig in Gebrauch zu setzenden Fahrzeuge.

Künftig dürfen zum lohnweisen Transport von Personen nur in Gebrauch gesetzt werden:

Bretterkähne, welche im Allgemeinen gut gebaut erhalten, im Querschnitt die Form eines halben Achteckes haben, im weitesten Theil mindestens 3 Schuh am Boden, und 4 Schuh 10 Zoll zwischen den obern Rand des Seitenbordes im Lichten breit, und bis zum untern Boden 2 Schuh tief sind und von einer Spitze zur andern mindestens eine Länge von 20 Schuh haben.

Die Kähne sollen in der Regel mit einem doppelten Boden versehen sein. Eine Ausnahme ist nur bei kleineren Fahrzeugen in dem Falle gestattet, wenn die Befestigung des Gebördes an den Rippen nicht mit einfachen Nägeln, sondern mit Schraubenpolzen bewirkt ist.

Die Wahl der für den Schiffskörper zu verwendenden Holzart, ist den Schiffsbesitzern überlassen, doch darf zu den Rippen nur krummgewachsenes, hinlänglich starkes Holz genommen werden. Ueber den Spahn geschnittene Rippen werden durchaus nicht zugelassen.

Die Anzahl der Rippen muß im Verhältniß der Tragfähigkeit des Kahnes stehen, und es dürfen dieselben nie über 4 Schuh von Mitte zu Mitte von einander entfernt sein.

Einbäume, welche eine Länge von 24—30 Fuß, eine Bodenweite von 3 Fuß haben, und mit kantigen Satz und senkrechten Seitenwänden versehen sind.

Die Sitzbänke sind so tief anzubringen, als es unbeschadet der Bequemlichkeit für die Sitzenden thunlich ist, — die größte zulässige Höhe der Sitze über dem Boden des Kahns ist 19 Zoll, das Anbringen der Sitze durch großes Uebergen von Brettern über die Seitenwände des Fahrzeuges ist verboten. Uebrigens ist, der Kostenersparung halber, alles zur Ausrüstung nicht Nöthige, und jede überflüssige Arbeit nachzusehen.

Für den eigenen Hausbedarf und für gewerbliche Zwecke des Fischens ꝛc. ꝛc. ist der Gebrauch der bisher üblichen Fahrzeuge, Einbäume ꝛc. ꝛc. auch ferner gestattet.

§. 64.

Periodische Untersuchung der Fahrzeuge.

Sämmtliche zum lohnweisen Personentransport bestimmten Fahrzeuge sollen alljährlich mindestens einmal und zwar im Frühjahre, vor Beginn der Schifffahrt durch eine Commission, bestehend aus dem betreffenden Gemeindevorsteher oder einem andern von der zuständigen Polizeibehörde (Land-, Herrschafts- oder Patrimonalgericht) bezeichneten Deputirten als Vorstand, einem von eben dieser Behörde zu ernennenden Schiffer oder Fährmann und einem gleicher Weise bestellten Bauverständigen in Gegenwart des Besitzers des Fahrzeuges oder seines Bevollmächtigten untersucht und ihr Zustand festgestellt werden.

Kein Fahrzeug darf zum lohnweisen Personentransport in Gebrauch genommen werden, bevor es von der oben bezeichneten Commission geprüft, und obigen Vorschriften entsprechend und in allen Theilen tüchtig befunden worden ist.

Jedes von der Commission untersuchte und als vorschriftsmäßig anerkannte Fahrzeug erhält am Vordertheile eine fortlaufende mit dem bei der zuständigen Polizeibehörde zu führenden Verzeichnisse übereinstimmende gut lesbare Nummer in arabischen Ziffern.

Neben der Nummerirung ist in römischen Zahlen die Anzahl der Bemannung, welche für die sichere Führung, mit

Rücksichtnahme auf die höchste Zahl der im Fahrzeuge aufnehmbaren Personen- oder Güterladung erfordert wird, beizusetzen, und längst den beiden Schiffseiten mit einem stark sichtbaren Streifen die tiefste Einsenkung zu bezeichnen.

Ueber die vorzunehmende periodische, sowie über die bei neuen Fahrzeugen stattfindende Visitation ist ein Protocoll zu verfassen und darin der Name des Besitzers, die Nummer, dann die Dimension und kurze Beschreibung des Fahrzeuges in Form eines fortlaufenden Verzeichnisses einzutragen.

Die Prüfung der Commission erstreckt sich sowohl auf das Fahrzeug, als auf die dazu gehörigen Geräthe und die Anländen.

Auch hat die Commission sich dabei von dem Vorhandensein der persönlichen Erfordernisse der zum Fahren zugelassenen Individuen zu überzeugen.

Die von der Commission constatirten Mängel müssen innerhalb einer jedesmal zu bestimmenden Frist von dem Schiffseigenthümer oder Besitzer gehoben werden.

Im Ermanglungsfalle hat die Polizeibehörde mit angemessener Strafe einzuschreiten und das am Fahrzeug Fehlende auf Kosten des Eigenthümers oder Besitzers unverzüglich herstellen zu lassen, oder nach Umständen demselben das lohnweise Fahren zu verbieten.

Bedrohen die vorgefundenen Gebrechen die Sicherheit des Fahrzeuges, so ist der Gebrauch desselben bis zur sichern Instandsetzung strengstens zu untersagen; alte untaugliche und der Reparatur unfähige Kähne und Fahrgeräthe läßt die Commission vor ihren Augen völlig unbrauchbar machen.

Für die stattfindenden Visitationen haben die Besitzer jedesmal eine Gebühr zu entrichten, welche für jedes kleinere Fahrzeug 30 kr. und für jedes größere 48 kr. nach der von der Commission zu bestimmenden Einreihung in die eine oder andere dieser Klassen beträgt, und aus deren Ertrag die Kosten der oben bemerkten Bewilligungskarten, dann die von der betreffenden Distrikts-Polizeibehörde festzusetzende Entschädi-

gung jener Commissionsglieder, welche am Orte der Visitation nicht wohnhaft sind, bestritten werden.

Etwaige Ueberschüsse sind bei der betreffenden Ortsarmenkasse zu vereinnahmen und zur Unterstützung verunglückter oder verarmter Schiffer zu verwenden.

K. A. h. Verodg. v. 19. Juli 1844.
K. Intell.-Bl. v. Oberb. 1844. Nro. 34. S. 1129—1136.

§. 65.

Reinhalten der Brücken-Joche.

Die Reinhaltung der Brückenjoche ist zur Erhaltung der Brücken selbst sowohl, als zum Schutze der Ufer wesentlich nothwendig. Es muß daher während der Hochwasser jedes Anhäufen von Strauchwerke, welches sich an den Brückenjochen hängt, und den Anlegen größerer Hölzer, dann im Winter dem Ansetzen von Eis, wo es Gefahr bringen kann, möglichst entgegnet und jedenfalls nach Ablauf der hohen Wasserstände für die Wegräumung aller an den Jochen angeschwemmten Gegenstände Sorge getragen werden. Die Distrikts-Polizeibehörden haben die ihnen untergebenen Magistrate und Gemeindeverwaltungen auf die denselben bezüglich der Gemeindebrücken deßfalls obliegenden Verbindlichkeiten aufmerksam zu machen und den Vollzug dieser Anordnung strengstens zu überwachen.

Ausschr. d. Kgl. Reg. v. Oberb. K. d. J. v. 18. Mai 1844.
Kr.-Int.-Bl. 1844. Nro. 31. S. 732.

§. 66.

Reinigung der Flüsse und Bäche.

Es liegt im Interesse der Gemeinden, der Adjazenten und der Landescultur, daß Bäche und Flüsse nicht verschlammen und Sümpfe erzeugen. Die Bezirks-Polizeibehörden haben daher durch die Gemeinde-Vorsteher Sorge tragen zu lassen, daß die Bäche und Flüsse zur rechten Zeit und in den nöthigen Umfang gereiniget werden. Dabei sind die deßhalb bestehenden Verträge und Ordnungen aufrecht zu erhalten, wo die Pflichtigkeit zweifelhaft ist, dieselbe festzustellen und bei

diesen Verfügungen die bestehenden allgemeinen Gesetze, Gewohnheiten und Uebungen zur Richtschnur zu nehmen.

Ausschr. d. Kgl. Reg. v. Oberb. K. d. J. v. 22. August 1843. Kr.=Int.=Bl. 1844. Nro. 36. S. 1141.

§. 67.

Herstellung und Unterhaltung der Uferschutzbauten.

Nach den Landraths=Abschiede von Oberbayern vom 22. Oktober 1842 wurden die Kgl. Baubehörden zur unverzüglichen und rechtzeitigen Beseitigung der an Flüssen und Strömen — in Ermanglung zweckmäßiger und rechtzeitiger Uferversicherungsbauten — angerichteten Verheerungen — angewiesen; indem bei Ausführung der nach dem Gesetze durch die Distriktskonkurrenzen zu bewerkstellenden Wasserbauten für den Fall der Dringlichkeit durch das Distrikts=Umlagengesetz vom 11. September 1825, §. 8., Nr. 4. §. 10., besondere Vorsehung getroffen ist, und es daher nur des pünktlichen Vollzuges des Gesetzes bedürfe.

Ausschr. d. Kgl. Reg. v. Oberb. K. d. J. v. 17. Nov. 1842. Kr.=Int.=Bl. 1842. Nro. 49. S. 1662.

§. 68.

Gestrickte Flöße.

Mit sogenannten gestrickten Flößen zu fahren, ist den Flößern schon unterm 18. Febr. 1789 und 23. Oktob. 1798 bei nachdrücklicher Strafe untersagt.

Intell.=Bl. 1819. St. 15. S. 215.

§. 69.

Bestrafung der Beschädigung der Uferpflanzungen.

Um den sich immer mehrenden Beschädigungen und Freveln an den Uferpflanzungen Einhalt zu thun, wurde durch Allerh. Rescript vom 4. Mai 1808 angeordnet, daß derjenige, welcher einer solchen Beschädigung überwiesen wird, bei besonders nöthigem Schutze, unter welchen erwähnte Uferpflanzungen gesetzt werden müssen, nebst den vollen Ersatz des dabei angerichteten Schadens mit einer Geldbuße von 20 Gul-

den belegt werden soll, wovon die Hälfte für das Allerh. Aerar zu verrechnen ist.

Verord. v. 14. Mai 1808.

Regsb. 1808. St. 23. S. 1003.

§. 70.

Bestrafung des Durchstiches von Deichen oder Dämen.

Wer, um eine Ueberschwemmung zu verursachen, Deiche oder Dämme mit gemeiner Gefahr für Leben und Eigenthum durchsticht oder sonst beschädigt, soll gleich einem Brandstifter verurtheilt werden.

Strafges.-Buch 1813. I. Kap. IV. Art. 254.

§. 71.

Abhauen der Weiden an Ufern und an Wasserbauten.

Das Abhauen und Abschneiden der Aerarialweiden an Uferpflanzungen ist strenge verboten.

Vergl. Resc. d. Kgl. Minist. d. Finanz. v. 27. Nov. 1808 und 20. Mai 1818.

Dölling. Verordg. Samml. 1838. B. 16. S. 900. §. 674 und 675.

VIII.

Besondere materielle Fluß- und Wasser-Polizei-Vorschriften.

§. 72.

Sicherung der Floßfahrt auf der Isar.

Bei jenen Brücken, welche die Gemeinden über den Isarstrom zu bauen und zu unterhalten haben, sind folgende Vorschriften zu beobachten:

Keine der gedachten Brücken darf ohne vorher erholte distriktspolizeiliche Bewilligung weder von Gemeinden noch Privaten erbaut werden.

Brücken, welche entweder freiwillig abgetragen, oder durch den Eisgang, oder auf andere Weise ganz zerstört worden, dürfen nur nach vorher gemachter polizeilicher Anzeige und erhaltener Erlaubniß wieder aufgeschlagen werden.

Die Construktion der Brücken muß von der Art sein, daß sie einerseits den Passanten die nöthige Sicherheit darbieten,

andererseits der Floßfahrt keinerlei Hindernisse in den Weg legen. Ihre Joche müssen besonders für die Durchfahrt ganz solid, mit dem Stromstreich parallel geschlagen und mit den nöthigen Querhölzern und Verschlagung von unten herauf bis zu 6 Fuß Lichthöhe über den niedrigsten Wasserstand sein. Die Durchfahrtsöffnung muß wenigstens 42 Fuß Lichtweite und 14 Fuß Lichthöhe über den niedrigsten Wasserstand haben.

§. 73.

Schiff-Mühlen.

Die Schiffmühlen, welche der Floßfahrt oft große Hindernisse bieten, und dadurch nicht allein dieser, sondern sich selbst sehr viele Gefahren bereiten, und zahlreichen Wechselfällen ausgesetzt sind, sollen um so mehr möglichst von der Isar ferne gehalten werden, als die Erfahrung hinlänglich beweist, daß sie bei der in der Nähe der Isar überall zu findenden und mit geringen Kosten zu gewinnenden Wasserkraft weit zweckmäßiger durch Landmühlen ersetzt werden können. Es darf daher:

Die Zahl der bestehenden Schiffmühlen nur ausnahmsweise bei dringenden Bedürfnissen, und erst nach erhaltener Bewilligung der Kgl. Regierung von Oberbayern vermehrt werden.

Jedes Verfahren einer Schiffmühle an einem andern Platze und die durch veränderten Flußlauf ꝛc. ꝛc. nothwendig werdende Aenderung der Ortsstellung derselben, kann nur nach gemachter Anzeige bei der Distrikts-Polizeibehörde, und nach erhaltener Genehmigung, gestützt auf das Gutachten der Kgl. Baubehörden geschehen.

1500 Fuß oberhalb und 1200 Fuß unterhalb einer Brücke darf keine Schiffmühle aufgestellt werden, auch müssen dieselben von jedem Wasserbau 50 Fuß entfernt bleiben.

Der Schiffmühlbesitzer bleibt verantwortlich dafür, daß er, sobald durch veränderten Wasserlauf seine Stellung der Floßfahrt gefährlich wird, er dieses sogleich zur Anzeige bringt,

sich einen andern geeigneten Platz aufsucht und zur neuen Aufstellung dahin die Genehmigung erholt.

§. 74.

Floßfahrt. In Beziehung auf die Floßfahrt wurde verfügt, was folgt:

Soweit die Flüsse nur floßbar sind, und darauf verhältnißmäßig leicht construirte Brücken vorkommen, z. B. auf der ganzen Isar bis unterhalb der Brücke bei Plattling, darf kein Floß gestrickt werden, d. h. er soll immer nur der Länge nach aus einem einzigen Flügel bestehen, und dieser Flügel darf die Breite von 22 Fuß am breiten Ende nicht überschreiten.

Ein jeder solcher Floß muß von zwei erprobten Flößern geführt werden, der Floßfahrt Unkundige dürfen diese nicht ersetzen.

Das Landen soll, Nothfälle abgerechnet, nur an den bestimmten Plätzen stattfinden und wird an Wasserbauten ganz besonders verboten, auch das den Wasserbauten so nachtheilige und sie so sehr beschädigende Anstreifen der vorüberfahrenden Flöße ist verboten.

Der Unfug, die Flöße während ihrem Gange zu stricken, selbst auf Stromstrecken, welche mit gestrickten Flößen befahren werden dürfen, ist unbedingt verboten.

Damit die Floßführer erkannt, und im gegebenen Falle gegen dieselben eingeschritten werden kann, muß bei Vermeidung einer Strafe von 10 Reichsthalern jeder Floß mit einem vom Lande aus leicht kennbaren Zeichen, mit einer Standarte versehen sein, auf welcher der Name des Flößers an beiden Seiten mit großen deutlichen Buchstaben geschrieben ist.

Die Aufsteckung eines falschen Namens hat nach Umständen die Einstellung der Befugniß zu flößen oder nach Maßgabe des Art. 6. Nro. 4. des Gewerbsgesetzes vom 11. September 1825 die Einziehung der Floßmeisters-Conzession zur Folge. Die Floßführer bleiben bei besonderer Ahndung ver-

bunden, auf das Anrufen des betreffenden Polizeipersonals an der nächst geeigneten Stelle zu landen. *)

§. 75.

Uebertretung der Floßfahrt-Ordnung.

Außer der zu leistenden Entschädigung für allenfalls verübten Schaden durch Vernachläßigung wird jede Uebertretung der Floßfahrt-Ordnung mit einer Strafe von 1 — 20 fl. bestraft.

Flößer, welche sich zum drittenmale einer Uebertretung der Floßfahrt-Ordnung schuldig machen, werden auf längere Zeit, und wenn die Uebertretung unter besondern erschwerenden Umständen stattfand, auf immer vom Betriebe der Flößerei ausgeschlossen.

Entschl. d. Kgl. Minist. d. J. v. 6. Juli 1843.
Kr.-Int.-Bl. v. Oberb. 1843. Nro. 47. S. 1460—1463.

§. 76.

Abfuhr von Steinen und Sand aus der Isar.

Da Steine und Sand, welchen die Isar verschiebt, in der Regel nur zu Straßen- und Hausbauten benützt werden, und solche Unternehmnngen an und für sich jede Unterstützung verdienen, da ferner es eher zu wünschen ist, daß das sich ohne kostspielige Leitdämme stets erhöhende Bett der Isar von dem Geschiebe so viel möglich befreit werde, so ist die Abfuhr von Steinen jedoch nur an den von der Wasserbau-

---

*) Im Falle auf Anrufen des durch seine Dienstkleidung kenntlichen Polizeipersonals keine Folge geleistet wird, sind die Polizeibehörden verbunden, sich der Ungehorsamen durch Nacheile nöthigen Falls mittelst reitender Boten auf ihre Kosten zur Herstellung des Thatbestandes habhaft zu machen. Bei Contraventionen gegen die Floßfahrtordnung ist neben der Strafe auch auf eine Anzeigsgebühr in dem Betrage von 1 fl. bis zu 5 fl., je nach dem Ermessen der Polizeibehörde, zu erkennen, welche dem Anzeiger zufällt.
Ausschr. d. Kgl. Reg. v. Oberb. K. d. Jn. v. 1. April 1846.
Kr.-Int.-Bl. 1845. Nro. 15. S. 518.

Behörde bezeichneten Stellen erlaubt, wer hingegen Steine, Kies oder Sand an andern Plätzen abführt, verfällt ohneweiters in eine polizeiliche Strafe. — Was übrigens die Materialabfuhr aus den Auen längst der Isar betrifft, so dürfen nur Steine, welche zerstreut liegen, oder reiner Kies, der sich auf ebenes Terrain angelegt hat, mit geeigneter Rücksichtnahme auf die Forstkultur der Auen weggeführt werden, wogegen da, wo sich kleiner Kies, Sand oder Schlick angelagert hat, jede Abfuhr unterbleiben muß, weil dieses Material nur zur Verbesserung und Erhebung der Auen über den Bereich der mittleren Hochwasser beiträgt.

Rescr. d. Kgl. Minist. d. Finanz. v. 25. Juni 1828 an die Kgl. Reg. d. Isark. erg.

Döllinq. Verord. Samml. 1838. B. 16. S. 902. §. 677.

§. 77.

Privilegium der Commune München auf den Inseln der Isar.

Der Commune München ist das Eigenthum aller öden Gründe, sowie der Inseln der Isar, mithin ihr die völlige Freiheit der Disposition über alle öden Gründe und Inseln der Isar innerhalb der Grenzen des Burgfriedens zugestanden, woraus sich auch das Recht zum Steinklauben und der unbeschränkte Gebrauch von Sand, Kies, Weiden und andern Gesträuchen zu Faschinen ꝛc. ꝛc. von selbst ableitet.

Burgfriedens-Urkunde v. 7. Nov. 1724.

Mair. Genl. Samml. B. IV. S. 969.

§. 78.

Abführung des Geschiebes aus dem Isarbett.

Obige in Betreff der Abfuhr von Steinen und Sand aus der Isar — am 25. Juni 1828 erlassene Entschließung hat so lange in Wirksamkeit zu bestehen, als nicht durch Mißbrauch zum Schaden der angrenzenden Waldungen, sowie der Schiff- und Floßfahrt eine durch Wiedererhebung der aufgehobenen Recognition zu verfügende Beschränkung zweckdienlich erachtet wird.

Resc. d. Kgl. Minist. d. J. v. 11. Jänner 1830 an die Kgl. Reg. des Isark. ergangen.

Döllinq. Verord. Samml. 1838. B. 16. S. 903. §. 678.

§. 79.

Vorschriften für die Stadtbäche in München.

Zur Erhaltung der möglichen Reinlichkeit und des freien Wasserlaufes in den Stadtbächen Münchens wurden sowohl den Eigenthümern der an denselben gelegenen Häuser, als auch allen Inwohnern derselben nachstehende, zum Theil schon in frühern Jahren bekannt gegebenen Vorschriften zur genauesten Darnachachtung ertheilt:

1) Jede neue Vorrichtung, welche von wem immer an den Stadtbächen vorgenommen werden will, seien es Stege, Bodengerüste, Waschbänke ꝛc. und jede Ausbesserung, welche an schon bestehenden Vorrichtungen vorgenommen wird, muß vorher im städtischen Bau-Büreau, im Feuerhause am Anger angezeigt, und vor dem Anfange der Vorrichtung von demselben schriftlich genehmigt und unter Aufsicht des städtischen Baupersonals gemacht werden, und zwar wenigstens in einer solchen Höhe über dem Wasserbette (Wasserspiegelhöhe), daß hiedurch die Ausbesserung des Beschlächtes und die Räumung des Baches nicht gehindert werde.

2) Bauten jeder Art an Kanälen können nur unter magistratischer Zustimmung und nach Vorlage eines von der Baucommission genehmigten Bauplanes hergestellt werden.

3) Die Regel ist, daß alle Gebäude nicht näher als auf 3 Schuh an die Seitenwände der Stadtbäche (Ufer) hingesetzt werden dürfen. *)

4) Auch jenen Adjazenten, welchen die Erhaltung des Beschlächtes und des Wasserbettes an den Stadtbächen obliegt, bleibt es ausdrücklich untersagt, Bretter auf

---

*) Da dieses wegen Mangel an Raum nicht immer thunlich ist, und die Liegenlassung dreier Schuh eigenen Grundes lediglich des Abeisens wegen angeordnet wird, so wird nach der Praxis sehr oft bewilliget, hart an dem Gebäude einen fliegenden Steg mit beweglichen Brettern auf 2 — 3 Schuh Breite über dem Wasserspiegel in gehöriger Höhe anzubringen.

Bretter und neue Seitenwände auf die alten zu setzen, oder irgend eine andere Vorrichtung zu machen, wodurch das Wasserbett verengt, der freie Wasserlauf gehindert und das gleichmäßige Gefäll derselben gestört wird.

5) Wo die normale Breite der Stadtbäche im Laufe der Zeit vermindert wurde, ist bei vorkommender neuer Beschlächtung dieselbe in thunlicher Weise wieder herzustellen.

6) Wenn Adjazenten zu was immer für Zwecke Pfähle auf ihrem eigenthümlichen Grund und Boden einschlagen wollen, so ist ihnen solches nur hinter den Seitenwänden des Wasserbetts (Uferbeschlächtes), d. i. hinter der Beschlächtung gestattet; in keinem Falle dürfen aber derlei Pfähle zwischen den doppelten Vorsatzbrettern, viel weniger vor denselben im Wasserbett hergestellt werden.

7) Steine, Bauschutt, Oefen und Hafenscherben dürfen nicht in die Stadtbäche geworfen, sondern müssen an die zum Abladen des Schuttes bestimmten Plätze abgeführt werden.

8) Neue Abtritte oder Einleitungen von Kloaken in die Stadtbäche herzustellen, ist verboten, und im Falle der Wiederherstellung der Bestehenden, wenn solche ruinös werden, ist jedesmal zu untersuchen, ob deren Anlage im Innern der Gebäude oder an den — an Bächen liegenden Grundstücken thunlich ist, und nur im Falle der Unmöglichkeit einer solchen Abänderung kann die Herstellung in den gegenwärtigen Zustand wieder gestattet werden.

9) Jedes Jahr während der Bachauskehr sollen die Bäche untersucht und alle etwa im Laufe des Jahres gegen obige Vorschriften entstandenen Vorrichtungen und Bauten entfernt werden.

10) Die Uebertreter vorstehender Vorschriften werden mit einer angemessenen Geldstrafe belegt werden, deren Hälfte

demjenigen zugesichert wird, welcher ausser der jährlichen ämtlichen Untersuchung der Stadtbäche die Anzeige der Uebertretung macht.

11) Der Uebertreter muß auch den verursachten Schaden ersetzen, und jede vorschriftswidrige Vorrichtung auf seine Kosten entfernen oder abändern, oder bei deßhalb erfolgender Einschreitung die darauf erwachsenden Kosten tragen.

Ausschr. d. Stadtmagst. München v. 23. Mai 1841.
Kgl. Poliz. Anz. 1841. Nr. 94. S. 827.
Vergl. Ausschr. d. K. R. v. Oberb. v. 18. Dez. 1841.
Kr. Intell. Bl. 1841. Nr. 52. S. 1410.

§. 80.

Floßfahrt-Ordnung für die Verführung von Gütern und Personen von Mittenwald nach München.

Die Bestimmungen der bereits durch Allerh. Rescript vom 23. Juni 1818 genehmigten und in Wirksamkeit getretenen Floßfahrt-Ordnung sind folgende:

§. 1. An die Stelle der bisherigen Floßmeisterzunft, welche mit allen darauf beruhenden Rechten und Verbindlichkeiten, so wie der Bürgschafts-Instrumenten der bisherigen Floßmeister, jedoch mit Ausnahme der, durch vorausgegangene Thatsachen, bereits völlig begründeten Haftungen, aufgehoben ist, tritt eine neue Gesellschaft von Floßmeistern, als eine, zur Sicherung der Floßfahrt nothwendige Polizei-Anstalt ein.

§. 2. Die von der Local-Polizeibehörde aufgenommenen Floßmeister sind ausschließlich zur Verführung von Kaufmannsgütern und zur Unterhaltung des Wochenfloßes nach München berechtigt und verpflichtet. Nur die Verführung der Produkte der Umgegend — von Gyps, Kalk, Kreide, Steinen, Kohlen, verarbeitetem Holz, Fourage u. s. w. bleibt der allgemeinen Betriebsamkeit freigestellt, und unterliegt einzig den im allgemeinen Gesetze oder besondern Verordnungen begründeten Beschränkungen.

§. 3. Die Zeit der Floßfahrt beginnt mit Georgi und schließt sich mit Michaelis eines jeden Jahres, mit Ausnahme

der Münchner Triftzeit, innerhalb welcher kein Floß fahren darf, nach den besondern hierüber bestehenden Verordnungen.

§. 4. Wenn Hochwasser, Nebel, Sturm oder sonstige Umstände die Floßfahrt unsicher machen, so ist deren Fortsetzung einem jeden Floßmeister, bei Vermeidung uneingeschränkter eigener Haftung für jeden entstehenden Schaden, untersagt. Ohne das Dasein solcher Umstände aber, liegt demselben die Verbindlichkeit ob, die Floßfahrt möglichst zu beschleunigen, und namentlich nicht durch öftere, unnöthige Aufenthalte und zweckloses Anlanden während der Reise zu verzögern. Auch hat jeder Floßmeister, zur Vermeidung solcher Verzögerung, die nöthige Anzahl von Knechten mitzunehmen.

§. 5. Der gewöhnliche, möglichst bequem für die Reisenden einzurichtende Münchner Floß geht, am Donnerstag jeder Woche, geführt in ununterbrochener Reihenfolge, durch die aufgenommenen Floßmeister, Morgens um 10 Uhr von Georgi bis Michaeli nach München. Nur wenn die in §. 3 und 4 berührten Umstände die Unterbrechung der Floßfahrt nothwendig machen, leidet diese Regel eine Ausnahme. Dem Führer der Floßmeister steht hierüber das Urtheil zu.

§. 6. Der Fuhrlohn von Mittenwald nach München wird vor der Hand auf 36 kr. für jeden Reisenden festgesetzt. Für alles Gepäcke aber, welches derselbe über das Gewicht von 5 Pfund mit sich führt, ist die Frachtgebühr, die für jetzt auf 24 kr. pr. Zentner Brutto-Gewicht fixirt wird, und wobei jede künftige Abänderung der polizeilichen Genehmigung bedarf, zu entrichten.

§. 7. Wenn der gewöhnliche Wochenfloß zur Verführung der sich meldenden Reisenden und der vorhandenen Güter nicht zureicht, so muß in dem Falle, wenn die übrige Ladung bis München einen Frachtlohn von 20 fl. abwirft, noch ein zweiter Floß, die sogenannte kleine Fuhr, am nämlichen Tage abgehen.

§. 8. Die Verführung der nicht mit dem Wochenfloße abzusendenden Kaufmannsgüter geschieht durch die aufgenom-

menen Floßmeister in derselben Reihenfolge, wie die Verführung des Wochenfloßes. Keiner kann sich diesem Dienste entziehen, wenn die Reihe ihn trifft, noch einen Floßknecht an seine Stelle abordnen. Uebrigens dürfen, zur Deckung der Unterhaltungskosten des Wochenfloßes, mit einziger Ausnahme eines besondern Dranges, an einem Mittwoche keine Güter abgehen, sondern müssen für den am Donnerstag abgehenden Wochenfloß aufbewahrt bleiben.

§. 9. Die Ladung der Flöße geschieht in der Regel auf dem Ländstadel, wohin die Güter auf Kosten des Absenders zu bringen sind. Muß die Ladung, wegen besonderen Umständen, an einem andern Orte geschehen, so haben die Floßmeister die ihnen übergebenen Güter dahin bringen zu lassen.

§. 10. Die Verführung der anvertrauten Güter ist möglichst zu beschleunigen. Kein Floß darf, nach der verschiedenen Beschaffenheit seiner Bäume, überladen werden, und es haben deshalb die Waarenversender dem Aufladen beizuwohnen.

§. 11. Den Floßmeistern liegt die Sorge ob, daß die aufgeladenen Güter und deren Decken auf dem Floße von der Näße gehörig bewahrt werden. Für die sichere Emballage hat der Absender zu sorgen, und zugleich die nöthigen Decken mitzugeben.

§. 12. Die Bewachung der aufgeladenen Güter liegt dem Floßmeister, sowohl bei Tag als zur Nachtzeit, ob. Er haftet für jede dießfallsige Nachläßigkeit.

§. 13. Die anvertrauten Güter hat jeder Floßmeister, ohne Weigerung, bis an den Ort ihrer Bestimmung zu verführen, und dort dem Empfänger von ihrer Ankunft alsbaldige Nachricht zu geben. Auch die übernommenen Personen sind an das bestimmte Ziel ihrer Reise unweigerlich zu führen.

§. 14. Der Floßmeister hat, in Ansehung der zur Verführung übernommenen Güter, auch für die Erfüllung der, durch die bestehenden oder künftigen Mautgesetze gegebenen Vorschriften, während der Dauer seiner Fahrt, zu haften,

und dieselbe, dahier in München, mit den nöthigen Frachtbriefen, zur Halle zu bringen. Die Floßmeister werden aber angewiesen, sich nach dem §. 14 der Botenordnung vom 18. April 1815, der Annahme der offenen, so wie der mit Mauthamtssiegel geschlossenen Frachtbriefe zu enthalten.

§. 15. Jeder Floßer ist, in Beziehung auf die zur Verführung übernommenen Güter, zur Anwendung jenes Grades von Fleiß verbunden, welchen ein ordentlicher Hauswirth in seinen eigenen Angelegenheiten zu beobachten pflegt. Er haftet dem Versender daher für jeden Schaden, welcher durch Vernachläßigung dieses Fleißes, von seiner Seite (durch culpa levis) entweder aus Verzögerung des Transportes oder aus Verwahrlosung der anvertrauten Güter, entstanden ist.

§. 16. Zur Sicherung der Entschädigungs-Ansprüche der Waarenversender dienet:

a) Das von jedem Floßmeister, bei seiner Aufnahme herzustellende Bürgschaftskapital von 150 fl.

b) Zu dessen Vermehrung der hiedurch begründeten und zulänglichen Sicherheit, werden noch überdieß von jedem verflößten Zentner Kaufmannsgut zwei Kreuzer in eine hiezu bestimmte Kasse erlegt. Den einen Kreuzer haben die im Verein stehenden Floßmeister von dem Frachtlohn, den zweiten aber die Spediteurs der Waaren zu entrichten. Diese Kasse wird von dem jedesmaligen Führer aufbewahrt. Er hat am Schlusse des Speditions-Jahres Rechnung darüber zu stellen, und so oft die Einnahme den Betrag von 50 fl. erreicht, diese Summe auf sichere Hypothek verzinslich auszuleihen. Die Obligationen werden bei den übrigen Bürgschaftskapitalien hinterlegt, und die Zinsen theilen die Bestimmungen des Kapitals. In eben diese Kasse fließen auch jene Geldstrafen, welche wegen Contraventionen gegen die gegenwärtige Floß-Ordnung einem Meister auferlegt werden. Ihre Verwendung ist gleichfalls die nämliche. Tritt ein Mitglied aus der Gesellschaft aus; so wird ihm erst nach Erfül-

lung aller, aus dem gesellschaftlichen Verbande, für ihn entstandenen Verbindlichkeiten, sein Bürgschafts-Instrument zurückgestellt. An das lit. b. gebildete Assekuranz-Kapital stehen ihm keine Ansprüche zu.

§. 17. Löset sich die ganze Gesellschaft auf, so erlöschen:

1) die ausgestellten Bürgschaften nach völliger Erfüllung der gesellschaftlichen Verbindlichkeiten,

2) das nach §. 16. lit. b. gebildete Assekuranz-Kapital aber bleibt unvertheilt, und es werden die Nutzungen hievon zu Local-Wohlthätigkeitszwecken, besonders aber zur Unterstützung armer Bürgerssöhne bei der Erlernung von Handwerkern, so lange verwendet, bis etwa ein neuer Flößerverein sich bildet, in welchem Falle sodann das Kapital seiner ersten Bestimmung wieder gegeben wird.

§. 18. Der durch Vergleich aller Betheiligten, oder durch richterlichen Spruch ausgemittelte Schadensbetrag, wird dem durch das Verschulden eines Flößers Beschädigten aus dem erwähnten Bürgschafts-Fond ersetzt; jedoch mit Vorbehalt des Regresses der Uebrigen an den Urheber des Schadens selbst.

§. 19. Reicht das vorhandene Bürgschafts-Kapital zum Ersatz des Schadens nicht hin, so haftet der in **culpa levi** befindliche Floßmeister nur noch für eine weitere Summe von 400 fl., im Falle eines groben Verschuldens (**culpa lata**) oder absichtlicher Beschädigung (**dolus**) aber haftet er mit seinem ganzen Vermögen.

§. 20. Unverschuldete Beschädigungen werden nicht ersetzt. Dagegen haftet der Floßmann für die oben bezeichneten Grade des Verschuldens auch dann, wenn der Spediteur sich etwa mit den zu verführenden Waaren auf dem Floße befand.

§. 21. Das zur Leistung einer Entschädigung angegriffene Bürgschafts-Kapital muß auf der Stelle wieder er-

gänzt werden. Der Bürgschaftsbetrag eines jeden Floßmeisters kann niemals unter die Summe von 150 fl. herabgesetzt werden, wenn auch die Zahl der Aufgenommenen wächst.

§. 22. Ladet ein Floßmeister unter der Woche den zu verführenden Producten aus der Umgegend Kaufmannsgüter bei, so muß von den letztern der §. 16. lit. b. bestimmte Beitrag zu dem Bürgschaftskapital dessenungeachtet entrichtet werden. Auch solche Flöße ist der Floßmeister selbst zu verführen verpflichtet.

§. 23. Der von sämmtlichen Floßmeistern von 3 zu 3 Jahren aus ihrer Mitte zu wählende und von der Local-Polizeibehörde zu bestätigende Führer hat, wenn er in Mitterwald anwesend ist, der Verladung der Kaufmannsgüter beizuwohnen, für Nichtüberladung der Flöße zu sorgen und deren Dauerhaftigkeit zu untersuchen. Er führt ferners über die zur Verführung nach München übernommenen Güter ein Manual- und Pecunial-Manual nach näherer Anweisung der Floßmanns-Ordnung selbst, deren Aufrechthaltung ihm ganz besonders obliegt.

Ausschr. d. kgl. Reg. d. Isarkr. K. d. J. v. 26. Jän. 1821.

Kr. Intell. Bl. 1821. St. 16. S. 101.

§. 81.

Länd-ordnung der Haupt- und Resid. Stadt München.

§. 1. Zur Handhabung der Ländordnung sind drei beeidigte Ländhüter, welche zugleich Magazinaufseher sind, bestellt.

§. 2. Der Ländhüter zum grünen Baum hat die Aufsicht über das Anländen von der Isarbrücke abwärts, der Ländhüter an der Isarbrücke, von dieser aufwärts, und der Ländhüter an der obern Länd, die Aufsicht über das Anlanden in den Stadtbächen zu führen.

§. 3. Jeder dieser Ländhüter führt zugleich die Aufsicht auf das ihm anvertraute Holzmagazin.

§. 4. Jeder Floßmann hat die freie Wahl, wo er an den hiezu bestimmten Ländungsplätzen anländen will.

§. 5. Nur diejenigen Flöße, welche mit Steinen oder schwerem Bauholz beladen sind, dürfen in den Ausmähnen anländen.

§. 6. Alle übrigen Flöße haben an den gewöhnlichen Uferwänden anzuländen und ihre Frachten müssen mittelst Bretterstiegen ausgeladen werden.

§. 7. Die Ländhüter und ihre Knechte haben den Floßleuten bei dem Anländen alle nöthige Hilfe zu leisten. Sie dürfen hiefür, so wie für das Herleihen der Seile, Stangen und Hacken nichts als nachstehende Gebühren fordern.

§. 8. Die Ländhüter, Ländknechte und Arbeiter dürfen sich weder Ruderstangen, Raffen, Wieden, noch sonst etwas zueignen, auch keine Trinkgelder fordern oder annehmen.

§. 9. Jeder Floßmann, welcher hier anländet, hat sich sogleich zum Ländhüter, in dessen Bezirk er anländet, zu begeben, die Ländgebühren zu entrichten und sich in das Tagbuch einschreiben zu lassen.

§. 10. Die Floßleute haben für das Anländen folgende Gebühren zu bezahlen, als:

a. für einen Floß von 40—50 Schuh — 12 kr.
b. für einen Floß von 50—60 Schuh — 24 kr.
c. für einen Floß über 60 Schuh, so wie von jedem Gestricke oder Waldschragen — 36 kr.

§. 11. Die Ländhüter haben diese, so wie die §. 18 und 30 vorkommenden Gebühren zu erheben und an die Gemeindekasse einzuliefern.

§. 12. Jeder Ländhüter hat die täglich ankommenden Flöße unter genauer Angabe ihrer Gattungen, den Namen der Eigenthümer, der auf den Flößen geladenen Waaren, dann der Preise der Waaren sowohl, als der Flöße, und die bezahlten Ländgebühren, in ein eigenes Tagebuch einzuschreiben.

§. 13. Jeder Ländhüter hat an seinem Wohnhause eine Tafel, auf welcher alle zum Verkaufe im Wasser vorhandenen Flöße und Materialien, sammt Preisen, um welche sie die Eigenthümer zu verkaufen gesonnen sind, angeschrieben sein müssen.

§. 14. Auf jedem Floß, der zum Verkaufe bestimmt ist, muß ein Stock mit einem Busch Stroh aufgesteckt sein.

§. 15. Sobald ein Floß verkauft ist, hat der Floßmann es dem Ländhüter anzuzeigen, und dieser den Tag des Verkaufes in sein Tagebuch einzuschreiben.

§. 16. Floßleute, welche nicht hier bleiben und ihre Waaren und Flöße nicht selbst zu verkaufen gesonnen sind, haben dieselben dem Ländhüter zum Verkaufe zu übergeben, und daher die Preise selbst zu bestimmen, um welche sie alle diese Gegenstände zu verkaufen gesonnen sind.

§. 17. Jeder Floß, der 14 Tage lang unverkauft liegt, wird von dem Ländhüter in das Magazin geschafft und der Eigenthümer hat die Kosten der Ausmähnung und Auftreibung zu bezahlen.

§. 18. Wer einen Floß an der Länd, oder die darauf geladenen Gegenstände kauft, muß hiefür folgende Anhänggelder bezahlen, nämlich:

a. von einem Floß von höchstens 60 Fuß Länge — 3 kr.
b. von einem Floß über 60 Fuß, so wie von jedem Gestricke oder Waldschragen — 6 kr.

§. 19. Der Käufer muß ferner den gekauften Floß längstens binnen 3 Tagen aus dem Wasser wegbringen, ausserdem man diese Gegenstände in das Holzmagazin überbringen wird, und dem Eigenthümer nur gegen Bezahlung der Transportkosten wird verabfolgen lassen.

Die Floßmeister in München haben die von ihnen zur Floßfahrt angekauften Flöße gleichfalls binnen 3 Tagen von den Ländplätzen wegzuführen, dagegen ist ihnen gestattet, dieselben an den Abfahrtsplätzen unterhalb der Praterbrücke beliebige Zeit hindurch liegen zu lassen.

§. 20. Sollten solche Gegenstände binnen 14 Tagen nicht ausgelöst oder abgeholt werden, so unterliegen sie der öffentlichen Versteigerung.

§. 21. Im Wasser selbst und an Ländplätzen Holz zu hacken oder zu schneiden ist Jedermann verboten. Den Eigenthümern von Flößen ist jedoch gestattet, die Floßbäume in den Magazinplätzen zu zerschneiden und zu zerhacken, das so verfertigte Brennholz darf aber nicht in den Magazinen in hohen Haufen aufgerichtet, sondern es muß sogleich daraus abgeführt werden.

§. 22. Auf den Ländplätzen dürfen weder Floßbäume, noch Brennholz, Schindeln und andere Gegenstände über Nacht liegen bleiben, ausserdem man sie auf vorstehende Weise in das Magazin wird abführen lassen.

§. 23. Jedem Floßmann steht es frei, sogleich bei seiner Ankunft seine Waaren und Floßbäume in das Magazin bringen zu lassen, und sie den Ländhütern zum Verkaufe anzuvertrauen, wobei er die Verkaufspreise selbst zu bestimmen hat.

§. 24. Der Magazinaufseher hat alle ihm zum Verkaufe anvertrauten Gegenstände sogleich in das Tagebuch einzutragen, und die Verkaufspreise beizusetzen.

§. 25. Er hat ferner an jedem Magazine eine Tafel auszuhängen, an welcher die verkäuflichen Gegenstände und ihre Preise angeschrieben sein müssen.

§. 26. Sobald irgend etwas verkauft wird, hat der Aufseher den Käufer und die empfangene Bezahlung des Kaufschillings in dem Tagebuch vorzumerken.

§. 27. Alle in dem Magazine gekauften Waaren müssen sogleich bezahlt und binnen 3 Tagen aus dem Magazin gebracht werden. Für die Zahlung hat der Aufseher zu sorgen. Die Gemeinde übernimmt keinerlei Haftung für die Zahlungen und für das in dem Magazine hinterlassene Holz.

§. 28. Bei der Abgabe der Waaren hat der Aufseher den richtigen Empfang derselben durch eigenhändige Unter-

schrift des Empfängers in dem Tagebuche bescheinigen zu lassen.

§. 29. Ebenso muß die geschehene Hinausbezahlung des Kaufschillings durch eigenhändige Unterschrift von den Floßleuten in dem Tagebuche bescheiniget werden.

§. 30. Die Verkäufer haben für die Benützung des Magazins

a. wenn die Waare in den ersten 8 Tagen verkauft wird, einen Pfennig von jedem Gulden des erlösten Kaufschillings, und

b. wenn die Waare länger als 8 Tage in dem Magazine liegen bleibt, wöchentlich zwei Pfennige von jedem Gulden des erlösten Kaufschillings als Magazinsgebühr zu bezahlen.

§. 31. Alle in dem Magazin hinterlegten Gegenstände werden, wenn sie binnen 6 Wochen um die von den Eigenthümern angegebenen Preise Niemand kauft, und sie von den Eigenthümern nicht am Schlusse der sechsten Woche gegen Entrichtung der vorgeschriebenen Magazinsgebühren abgeholt werden, öffentlich an den Meistbietenden versteigert.

§. 32. Den Ländhütern und ihren Ländknechten ist es verboten, für sich oder Jemand andern Flöße oder die darauf geladenen Waaren zu kaufen oder zu verkaufen, oder irgend einen Zwischenhandel zu treiben, und zwar bei Vermeidung augenblicklicher Entlassung.

§. 33. Wer der gegenwärtigen Ländordnung entgegenhandelt, wird von dem Magistrate mit Geld- oder Arreststrafe belegt. Die Ländknechte werden bei Uebertretung der §§. 8 und 32 sogleich entlassen.

§. 34. Der Magistrat wird auch Sorge tragen, daß allen Beschwerden gegen die Ländhüter und Magazinsaufseher augenblicklich abgeholfen wird.

Bekanntm. d. Stadtmag. München v. 6. Dez. 1833.

IX.

Schifffahrt am Würm- oder Starnberger-See.

§. 82.

Schiffs-Taxen.

Für Benützung der Aerarial-Gondeln und Schiffe wurde in dem Allerh. Rescript vom 16. August 1805 nachstehendes Normativ festgesetzt.

Für eine Gondel oder Schaluppe für den ganzen Tag . . . . . 1 fl. — kr.

Für den sogenannten Fahren, resp. das Transportschiff zu Holz, des Tages . . . 2 fl. — kr.

§. 83.

Schiffer-Löhnungen.

Für einen Schiffer oder Ruderer von der Schiffhütte an bis ins Schloß Berg, und nach einigen Stunden wieder zurück . . . — fl. 24 kr.

Muß aber die Mannschaft den ganzen Tag in Berg zubringen . . . . . — fl. 48 kr.

Von Berg nach der Insel oder Allmannshausen — fl. 24 kr.

Von der Schiffshütte bis Amerland oder Tutzing — fl. 48 kr.

Von der Schiffshütte bis Ambach oder Bernried 1 fl. — kr.

Von der Schiffshütte bis Seehaupt oder St. Heinrich . . . . . 1 fl. 12 kr.

Von der Schiffshütte den ganzen See zu umfahren, bis wieder dahin zurück . . . 1 fl. 36 kr.

§. 84.

Bemannung der Schiffe.

Auf dem Hirsch . . . . 5 Mann.
„ dem Löwen . . . . 7 „
„ dem Schwanen . . . 6 „
„ der Schaluppe . . . 5 „
„ dem Fahren oder Musikschiffe 11 „

Neben obiger Löhnung kommt, insofern die Fahrt länger als zwei Stunden anhält, bei jeder Aussteigstation, jedem Ruderer, uneingerechnet in obige Löhnung, eine Maß Bier nnd für einen Kreuzer Brod von der fahrenden Gesellschaft zu verreichen.

Wer für den ganzen Tag Ruderer nimmt, bezahlt dem Mann des Tags 48 kr., mit verreichender Mittagskost und 2 Maß Bier; ohne Kost jedoch, mit 4 Maß Bier und 4 kr. Brod, 1 fl. 12 kr.

Für absichtliches oder auch nur unvorsichtiges Ruiniren am Ameublement der Schiffe, wird die fahrende Gesellschaft durch den verpflichteten Schiffmeister auf der Stelle verantwortlich gemacht und des Schadenersatzes halber, wenn es nöthig sein sollte, bei dem dortigen kgl. Landgerichte, als resp. Seerichteramt, belangt werden.

Ausschr. im churpf. bayer. Reg. Bl. 1805. S. 906.

X.

Dampfboot-Actien-Gesellschaft in Lindau.

§. 85.

Zweck u. Form der Gesellschaft.

§. 1. Der Zweck der Gesellschaft ist, mittelst der Dampfschifffahrt die Verbindungen aller Art, den Handel und Verkehr zwischen den Uferplätzen des Bodensees und des Rheins zu beleben und zu heben.

§. 2. Die Gesellschaft führt den Namen: „Dampfboot-Actien-Gesellschaft in Lindau.“ Ihr Sitz und ordentlicher Gerichtsstand ist Lindau.

§. 3. Das Gesellschafts-Kapital bildet eine dem Bedarf entsprechende Anzahl Actien zu 250 fl. bayer. Währung.

§. 4. Die Actien werden auf Namen ausgefertigt; sie können durch Verkauf und durch Erbschaft an Andere übergehen; jede Besitzveränderung muß jedoch unverweilt dem Verwaltungsrath zum Behuf der Umschreibung angezeigt

werden. In Ermangelung einer solchen Anzeige wird nur derjenige als rechtmäßiger Eigenthümer betrachtet und behandelt, auf dessen Namen die Actie sich entweder ursprünglich oder in Folge der letzten Veränderungsanzeige in den Büchern der Gesellschaft eingetragen findet.

Geht eine Actien-Urkunde zu Verlust, so hat der Eigenthümer die gerichtliche Amortisation zu bewirken, unterdessen schützt der Eintrag im Actienbuche das Recht des Eingeschriebenen.

§. 86.

Vorrechte u. Verbindlichkeiten der Gesellschaft.

§. 5. Die Gesellschaft besitzt zum Betriebe der Dampfschifffahrt auf dem Bodensee ein königlich bayerisches Privilegium für die Dauer von zehn Jahren, vom 9. März 1836 an gerechnet, und ferner eine Gewerbs-Conzession mit Schiffergerechtigkeit bis zum 19. März 1886.

Das Verhältniß zur kgl. Postanstalt ist durch besondere Uebereinkunft mit der kgl. General-Postadministration unter dem, in dem bezüglichen Vertrage vom 31. Juli 1843 bemerkten Vorbehalt bestimmt.

§. 6. Sie ist zum Transport von Personen, Gütern und Gegenständen jeder Art und ohne Ausnahme berechtigt, soweit diese nicht durch besondere Gesetze, königliche Verordnungen oder Schifffahrts-Reglement überhaupt ausgeschlossen sind, und genießt für die ganze Dauer ihres Bestehens in dem Hafen zu Lindau und den übrigen bayer'schen Landungsplätzen gänzliche Befreiung von Abfuhrgebühren für ihre Dampf- und Schleppschiffe und ebenso für jene, der allenfalls durch Verträge mit ihr verbündeten andern Dampfschifffahrts-Gesellschaften, wogegen ihr obliegt, derartige Verträge der Genehmigung Sr. Majestät des Königs zu unterstellen.

§. 7. Die kgl. Regierung kann der Gesellschaft einen kgl. Regierungs-Commissär beigeben. Dieser ist befugt, den Generalversammlungen des Verwaltungsraths beizuwohnen, das landeshoheitliche Oberaufsichtsrecht und die öffentlichen

Intereſſen, namentlich des Verkehrs und der Gewerbe zu vertreten, die Aufſicht auf den genauen Vollzug der Satzungen und der hierauf bezüglichen Geſetze und Verordnungen zu pflegen und die Geſellſchaft hinſichtlich ihrer innern Angelegenheiten mit ſeinem Rath und Beiſtand zu unterſtützen, wobei ihm jedoch eine, der Anſicht der Majorität des Verwaltungsrathes entgegenſtehende Verfügung oder ein Stimmrecht nicht zuſteht. Er hat ferner das Recht, auſſerordentliche Generalverſammlungen durch den Verwaltungsrath zu veranlaſſen.

§. 8. Die Rechte und Verpflichtungen der Geſellſchaftsmitglieder ſind gleich. Jedes derſelben iſt ſtimmfähig und wählbar, mit Ausnahme von Frauensperſonen und Minderjährigen, welche von der Wählbarkeit ausgeſchloſſen ſind, und an den Generalverſammlungen nur durch ihre geſetzlichen Vertreter und deren Bevollmächtigte Theil nehmen können.

Eine Vertretung durch Bevollmächtigte iſt auch für die übrigen Actionärs zuläßig, jedoch ſollen alle Bevollmächtigte (geſetzliche Vertreter ausgenommen) Mitglieder der Geſellſchaft ſein und ſchriftliche Vollmachten, wozu auſſergerichtliche genügen, beibringen.

§. 9. Der Actienbeſitz gewährt folgendes Stimmrecht:

für 1 — 3 Actien 1 Stimme,
" 4 — 6 " 2 "
" 7 — 10 " 3 "
" 11 — 15 " 4 " und

dann für je 5 Actien eine Stimme mehr. Kein Actionär darf jedoch mehr als 20 Stimmrechte für ſeinen eigenen und den durch Vollmacht vertretenen Actienbeſitz ausüben.

§. 10. Wer Beſitzer von mindeſtens 50 Actien iſt, hat das Recht, an der Geſchäftsleitung des Verwaltungsraths entweder perſönlich oder durch einen Vertreter, der auch auſſer der Zahl der Actionärs gewählt werden kann, Theil zu nehmen.

§. 87.

Wirkungskreis der Gesellschaftsmitglieder-

§. 11. Es findet alljährlich und zwar im Laufe des Frühjahres, nach geschlossener Rechnung des Vorjahres eine ordentliche Generalversammlung statt. In Fällen von besonderer Wichtigkeit und Dringlichkeit kann jedoch der Verwaltungsrath auch ausserordentliche Generalversammlungen veranlassen.

§. 12. Die bei einer satzungsgemäß ausgeschriebenen Generalversammlung erscheinenden oder vertretenden Mitglieder repräsentiren die Gesammtheit der Gesellschaft und vereinigen in sich alle Rechte derselben. Die Abwesenden werden als den gefaßten Beschlüssen beistimmend angesehen, mit Ausnahme der im §. 30 bezeichneten Fälle.

§. 13. Anträge von Mitgliedern sollen dem Verwaltungsrath 8 Tage zuvor schriftlich zur Prüfung übergeben werden und derselbe hat sie unter Beifügung seines Gutachtens der Generalversammlung vorzulegen.

§. 14. Die Wirksamkeit der Generalversammlung erstreckt sich:

a. Auf Festsetzung und Abänderung der Gesellschaftssatzungen, die jeweils der Genehmigung Sr. Majestät des Königs bedürfen;
b. Entscheidung über den Fortbestand oder die Auflösung der Gesellschaft nach §. 32;
c. die Bestimmung über die Verwendung des jährlichen Nutzens, mit Rücksicht auf den §. 23;
d. die Ratifikation von Societäts-Verträgen mit dem Vorbehalt der Genehmigung Sr. Majestät des Königs;
e. die Anschaffung neuer Schiffe oder den Umbau der vorhandenen;
f. Creirung neuer Actien oder Vermehrung des activen Kapitals, mit Vorbehalt der Genehmigung Sr. Majestät des Königs;
g. die Prüfung und Bescheidung der Jahresrechnungen,

welche der Generalversammlung mit allen Beilagen und mit den Revisions-Erinnerungen vorzulegen sind:

h. die Wahl des Verwaltungsrathes;

i. die Wahl eines Präsidenten der Generalversammlung und dreier Rechnungsrevisoren, so wie deren zwei Ersatzmänner;

k. die Bestätigung des von dem Verwaltungsrathe in Vorschlag gebrachten Verwalters;

l. die Besoldung desselben und die Bestimmung seiner zu leitenden Caution.

§. 15. Die Berathungen der Generalversammlungen werden durch ihren Präsidenten, oder in dessen Verhinderung von dem in der Stimmenzahl zunächst folgenden Ersatzmann geleitet. Alle Jahre wird die Wahl des Präsidenten der Generalversammlung, dreier Rechnungsrevisoren und ihrer zwei Ersatzmänner erneuert, wobei die Abtretenden wieder wählbar sind.

§. 16. In den Generalversammlungen entscheidet die relative Stimmenmehrheit und bei gleicher Stimmenzahl der Präsident. Ausnahmen hievon bilden der §. 14. lit. a., bei welchem absolute Stimmenmehrheit, und die §. 14. lit. b. und §. 30. Nr. 3., bei welchem drei Viertheile der vertretenen Actien, resp. Stimmenrechte, zu gültigen Beschlüssen erforderlich sind.

§. 17. Die Abstimmungen erfolgen mündlich. Wahlen hingegen geschehen mittelst Stimmenzettel. Ueber die Verhandlungen und Beschlüsse werden besondere Protocolle geführt.

§. 18. Die Aufgabe der laut §. 14. gewählten Rechnungsrevisoren ist, die vollständig abgeschlossene Jahresrechnung, die der Verwaltungsrath denselben jeweils längstens binnen 3 Wochen vor der ordentlichen Generalversammlung vorzulegen hat, zu prüfen und der Letzteren darüber Vortrag zu erstatten. Allenfallsige Erinnerungen über dieselbe, haben sie

dem Verwaltungsrath rechtzeitig schriftlich einzureichen, damit dieser sie untersuchen und der Generalversammlung die nöthigen Aufschlüsse ertheilen kann.

§. 19. Bei Gegenständen, welche die Geschäftsführung des Verwaltungsraths betreffen, haben die Mitglieder desselben vor der Beschlußfassung abzutreten und sich der Abstimmung zu enthalten, sie können jedoch die durch Bevollmächtigung erhaltenen Stimmrechte andern Gesellschafts-Mitgliedern übertragen.

§. 88.

§. 20. Die Gesellschaft überträgt den Vollzug ihrer Beschlüsse und die vollständige Führung der Geschäfte einem Verwaltungsrath. Geschäftsführung.

Derselbe besteht:

1) aus sieben von der Generalversammlung gewählten Mitgliedern, und
2) aus den Vertretern derjenigen Actionärs, welche Besitzer von wenigst 50 Actien sind.

§. 21. Die Functionszeit der erstgenannten Mitglieder erstreckt sich auf zwei Jahre. Alljährig tritt eine Erneuerungswahl in der Art ein, daß alternirend je vier Mitglieder und im darauf folgenden Jahre drei Mitglieder austreten.

Die austretenden Mitglieder sind wieder wählbar. Zur allenfalls nöthigen Ergänzung des Verwaltungsrathes werden jährlich noch drei Ersatzmänner gewählt, mit welcher Wahl die Function der frühern Ersatzmänner erlöscht.

Nur wichtige, von der Generalversammlung zu prüfende Gründe, sowie eine vorausgegangene zweijährige Function als Verwaltungsmitglied können einen Actionär von der Annahme einer solchen Stelle entbinden.

§. 22. Der gesammte Verwaltungsrath wählt aus seiner Mitte einen ersten und zweiten Vorstand, welche die vorkommenden Ausfertigungen gemeinschaftlich unterzeichnen.

§. 23. Die Mitglieder des Verwaltungsrathes beziehen keinen Gehalt und werden nur für ihre Auslagen auf Reisen entschädigt.

§. 24. Der Verwaltungsrath versammelt sich so oft es die vorkommenden Geschäfte erfordern auf ergangene Einladung des I. Vorstandes. Zur Gültigkeit seiner Beschlüsse müssen wenigst fünf Mitglieder oder deren Ersatzmänner anwesend sein. Bei Stimmengleichheit entscheidet der jeweilige Vorstand.

§. 25. Der Wirkungskreis des Verwaltungsraths ist zunächst folgender:

a) Derselbe vertritt die Gesellschaft in allen Angelegenheiten, worüber die allgemeine Versammlung selbst kein Entscheidungsrechts hat, wobei ihm die Befugniß der Substitution eingeräumt ist. Er hat insbesondere auch die Rechte der Gesellschaft vor Gericht zu vertreten, im Namen derselben Hypotheken gerichtlich zu bestellen und zu löschen und überhaupt für die Gesellschaft alle bei Gericht anzubringenden Geschäfte zu besorgen;

b) er bringt den Verwalter der Generalversammlung zur Bestätigung in Vorschlag und schließt mit ihm den Dienstvertrag ab;

c) er besorgt den Abschluß aller Akkorde über den Bau und Unterhalt der Fahrzeuge, Maschinen ꝛc. ꝛc.

d) er wacht über die gesetzliche Aufrechthaltung der mit andern Gesellschaften bestehenden Verträge;

e) Anstellung, Gehaltsbestimmung und Entlassung der Kapitains, der Maschinisten, der Steuermänner sowie der übrigen Schiffsmannschaft, ist ihm benehmlich mit dem Verwalter überlassen;

f) alle ordentlichen und außerordentlichen Ausgaben weiset er zur Auszahlung an und es sind auch die von der Verwaltung in dringenden Fällen zum Voraus gemachten Zahlungen seiner Genehmigung zu unterstellen;

g) er beaufsichtigt die Geschäftsführung und untersucht die Rechnungen und die Cassa des Verwalters;

h) die Aufnahme der Passiv-Capitalien für von der Generalversammlung genehmigte Zwecke ist ihm gestattet;
i) er beruft die Generalversammlungen;
k) er fertigt die Actien-Urkunden aus, welche künftig von den beiden Vorständen und dem Verwalter unterzeichnet werden müssen, ebenso besorgt er den Eintrag in das Actienbuch;

§. 26. Alljährlich erstattet er der Generalversammlung einen ausführlichen Bericht über die Angelegenheiten der Gesellschaft und die Resultate ihres Geschäftsbetriebes.

Die Generalversammlungen sind bereits entweder durch Umlaufschreiben an die Actionairs oder durch Bekanntmachung in geeigneten öffentlichen Blättern mindestens drei Wochen vor ihrem Zusammentritt zu berufen.

§. 27. Der Verwaltungsrath stellt mit Beziehung auf §. 14. lit. k. den Verwalter an, welcher in der ganzen Geschäftsführung seiner Oberleitung und Beaufsichtigung untergeben ist.

Die Obliegenheiten und Befugnisse der Verwalter sind folgende:

1) ihm sind alle Verwaltungsgegenstände übertragen, und er ist für die richtige Rechnungsführung, welche in kaufmännischer Form zu geschehen hat, so wie für die richtige Cassaführung verantwortlich;
2) ihm steht die Leitung der Fahrten nach den Bestimmungen des Verwaltungsraths, sowie die Ausübung der Schiffspolizei ausschließend zu;
3) er stellt die Anträge wegen Anstellung der Schiffsmannschaft an den Verwaltungsrath, von welchem ihm durch seine Dienstesweisung die nöthige Autorität ertheilt wird, um Ordnung und Disciplin bei der Mannschaft erhalten zu können;
4) in dringenden Fällen ist dem Verwalter die Befugniß eingeräumt, durch den Vorstand eine außergewöhnliche Zusammenkunft des Verwaltungsraths zu veranlassen.

5) er wohnt den jedesmaligen Sitzungen des Verwaltungsraths, worin er berathende Stimme hat, bei, und besorgt die Geschäfte des Secretariats und der Registratur;
6) er ist besoldet und leistet für seine Geschäftsführung der Gesellschaft genügende Sicherheit;
7) in allen seinen Funktionen hat er die ihm vom Verwaltungsrath ertheilte Diensteswesung genau zu beobachten und ist auf dieselbe verpflichtet;
8) binnen 3 Monaten nach Ablauf des, mit Ende Dezember schließenden Rechnungsjahres legt derselbe die Rechnung nebst einem umfassenden Bericht über das Ergebniß und die Verhältnisse der Anstalt dem Verwaltungsrath zur Prüfung vor, von welchem sodann der Generalversammlung gutachtlicher Bericht hierüber erstattet wird.

Das für die Geschäftsbesorgung weiter erforderliche Personal, wird ihm auf Kosten der Gesellschaft beigegeben.

§. 28. Der Jahresnutzen der Gesellschaft wird:

a) theils zur Bildung eines angemessenen den Fortbestand des Unternehmens sichernden Reservefonds, und
b) theils zur Vertheilung an die Actionairs verwendet.

Die Generalversammlung faßt in ihrer ordentlichen Jahressitzung auf den Antrag des Verwaltungsraths die dießfallsigen Beschlüsse.

§. 29. Die zum Reservefond alljährlich bestimmte Summe wird von dem Verwaltungsrath gegen hinlängliche Versicherung oder in kgl. bayer. Staatspapieren verzinslich angelegt.

§. 30. Unvorhergesehene Verluste werden von der Gesellschaft entweder

1) durch Vermehrung der Actien,
2) durch Aufnahme von Kapitalien, oder
3) im äußersten Fall durch Nachschüsse der Mitglieder gedeckt.

§. 31. Mitglieder, welche in einem solchen Falle den beschlossenen Nachschuß in der von der Generalversammlung festgesetzten Zeit nicht leisten, verlieren, nachdem sie vorher

speciell aufgefordert worden sind, nach Ablauf weiterer drei Monate ihren Actienantheil, zu Gunsten der Gesellschaft.

§. 89.

§. 32. Die Auflösung der Gesellschaft und Vertheilung ihres Vermögens kann nur dann stattfinden, wenn sie von wenigstens drei Viertheilen der in der Generalversammlung vertretenen Actionairs resp. Stimmrechte beschlossen wird. Sie erfolgt indessen erst nach Ablauf eines Jahres vom Tage dieses Beschlusses angerechnet. Vor der Berathung über die Auflösung der Gesellschaft und über die Deckung des Verlustes (§. 30.) soll in den schriftlichen Einladungen an die Actionairs zur Generalversammlung der in Frage gestellte und zu berathende Gegenstand ausdrücklich und bestimmt angeführt und zur Kenntniß aller Actionairs gebracht werden. Auflösung der Gesellschaft.

Wenn die Gesellschaft den Beschluß zur Auflösung und Vertheilung ihres Vermögens gefaßt hat, so ist dieselbe verpflichtet, alsbald der königlichen Regierung Anzeige zu erstatten.

§. 33. Die Stimmenvertreter für auswärtige Actionairs, Frauenspersonen und Minderjährige haben zur Ausübung des ihnen übertragenen Stimmenrechts für die in den §§. 30. und 32. bezeichneten Fällen schriftliche Specialvollmachten beizubringen.

§. 90.

Ueber allenfallsige Streitigkeiten zwischen der Gesellschaft, über Gesellschafts-Angelegenheiten oder über Entschädigungs-Ansprüche der Gesellschaft an einzelne Mitglieder, entscheidet ein Schiedsgericht, wozu von jedem der streitenden Theile zwei Mitglieder ernannt werden. Das Schiedsgericht wählt noch besonders einen Obmann, welcher nöthigen Falls, wenn sich über die Person nicht vereinigt würde, von dem Magistrat der Stadt Lindau ernannt wird. Gegen die Aussprüche dieses Schiedgerichtes findet keine Berufung statt. Schlußbestimmung.

Nachdem vorstehende Gesellschafts-Satzungen die Genehmigung Seiner Majestät des Königs erhalten haben, so sind dieselben am 1. Oktober 1843 in Wirksamkeit getreten.

Lindau, im Oktober 1843.

XI.

Donau-Main-, resp. Ludwigs-Kanal-Schifffahrt.

§. 91.

Erbauung eines Kanals zur Verbindung des Rheins mit der Donau.

In Erwägung der großen Vortheile, welche die Verbindung des Rheins mit der Donau vermittelst eines, letzteren Fluß mit dem Main verbindenden Kanals der Agrikultur, dem Handel und den Gewerben des Königreiches Bayern durch ungemeine Erweiterung des Absatzes roher Produkte, Beförderung des allgemeinen Verkehrs und neuer Verbindungen mit den größten Communicationsmitteln des Auslandes zuzuwenden geeignet ist, wurde nach Vernehmung des Staatsraths und mit Beirath und Zustimmung der Stände des Reiches Allerhöchst beschlossen:

Die Erbauung eines Kanals, welcher seine Richtung von der Donau bei Kellheim im Thale der Altmühle und der Sulz nach Neumarkt, von da nach Nürnberg, und durch das Regnitzthal nach Bamberg nehmen wird, zu veranlassen, und unter nachstehenden Bestimmungen zu genehmigen:

1) Die Erwerbung des in der bezeichneten Linie des Kanals gelegenen und für dessen Anlagen erforderlichen öffentlichen und Privateigenthums soll nach den Bestimmungen des Titels IV. §. 8. der Verfassungs-Urkunde und nach den Normen der hierauf bezüglichen Verordnung vom 14. August 1815 als eine zur Beförderung des äußern und innern Verkehrs dienende gemeinnützige öffentliche Anstalt behandelt werden.

2) In der Ausführung dieses Unternehmens, dessen Beginnen von der Genehmigung der Staatsregierung abhängt, wird einer bildenden Privat-Actiengesellschaft, welcher die

Staatsregierung die Entwürfe zu diesem Kanale zur Annahme vorlegen wird, das Privilegium ertheilt, und zugleich das Staatsministerum der Finanzen ermächtiget, dieser Gesellschaft, sobald dieselbe durch die Abnahme von der Hälfte des ganzen Fonds sich gebildet haben wird, mit dem vierten Theile der für die Ausführung ermittelten Actiensumme als Actionair in Anwendung der im **III.** Titel der Verfassungs-Urkunde §. 6. Abschn. **IV.** enthaltenen Befugniß über die Veräußerung und Verwendung des Staatsguts beizutreten.

3) Den Inhabern der Actien sollen die Kanalanlagen als immerwährendes Eigenthum verbleiben.

4) Die Erhebung von Kanalgebühren nach einem von der Aktiengesellschaft festzusetzenden Tarife wird derselben ferner ein Privilegium auf 99 Jahre ertheilt, unter der Bedingung jedoch, daß diese Tarifsätze ein Dritttheil der Landfrachten für die gleiche Wegstrecke nach dem Durchschnittspreise ihres gegenwärtigen Standes nicht übersteigen.

5) Der Aktiengesellschaft wird ferner die Zusage ertheilt, daß der Kanal zu keiner Zeit mit einer andern Auflage unter irgend einer Benennung, als mit der auf das Areal desselben nach dem Verhältnisse der Bonitätsklasse der daranstossenden Grundstücke anrepartirten Grundsteuer belastet werden soll.

Gesetz am 1. Juli 1834.

Ges. Bl. 1834. Nro. 13. S. 97.

§. 92.

Statuten der Aktiengesellschaft. — Zweck, Bildung, Dauer und privil. Verhältniß.

§. 1. Se. Kgl. Majestät von Bayern haben in Erwägung der großen Vortheile, welche aus der Verbindung des Rheins mit der Donau durch einen Kanal zwischen der Donau bei Kellheim und dem Main bei Bamberg für den Handel und Verkehr hervorgehen, durch das am 1. Juli 1834 unter Zustimmung der Stände des Königreichs erlassene Gesetz, die von einer Privataktiengesellschaft vorzunehmende Erbauung eines Kanals unter folgenden Bestimmungen zu genehmigen geruht.

1) Die Erwerbung des in der Linie des Kanals gelegenen und für dessen Anlage erforderlichen öffentlichen und Privat-Eigenthums soll nach Titl. IX. §. 38. der Verfassungs-Urkunde und nach den Normen der hierauf sich beziehenden Verordnung vom 14. August 1815, als eine zur Beförderung des Innern und äußern Verkehrs dienende gemeinnützige öffentliche Anstalt behandelt werden.

2) Den Inhabern der Aktien bleiben die Kanal-Anlagen als immerwährendes Eigenthum.

3) Der Aktiengesellschaft ist für die Erhebung von Kanalgebühren nach einem von ihr festzusetzenden Tarif ein Privilegium auf neun und neunzig Jahre ertheilt; diese Tarifsätze sollen jedoch ein Dritttheil des Betrages der bisherigen Landfrachten für die gleiche Wegstrecke nach dem Durchschnittspreise ihres, nach dem Zeitraum des Gesetzes vom 1. Juli 1834 auszumittelnden Standes nicht überschreiten.

4) Der Kanal soll zu keiner Zeit mit einer andern Auflage unter irgend einer Benennung, als mit der auf das Areal desselben, nach dem Verhältnisse der Bonitätsklasse der daran stoßenden Grundstücke anrepartirten Grundsteuer belastet werden.

5) Das Kgl. Staatministerium der Finanzen ist ermächtiget, der Aktiengesellschaft mit dem vierten Theile der für die Ausführung ermittelten Aktiensummen als Aktionair beizutreten, in Anwendung der im III. Theil der Verfassungs-Urkunde §. 6. Abs. 4. enthaltenen Befugniß über die Veräußerung und Verwendung des Staatsgutes.

§. 2. Das Haus M. A. Rothschild und Söhne zu Frankfurt a. M. hat hierauf nach einer Uebereinkunft mit der Kgl. Bayer. Staatsregierung gegenwärtige Privat-Aktiengesellschaft des Donau- und Mainkanals gebildet.

§. 3. Die Wirksamkeit dieser Gesellschaft erstreckt sich auf die Errichtung, das Eigenthum, die Benützung und Un-

terhaltung des Donau- und Mainkanals, nach Maßgabe des Gesetzes vom 1. Juli 1834.

Der Kanal erhält den Namen „Donau- und Mainkanal." *)

§. 4. Die Kgl. Bayer. Staatsregierung hat sich in einer Uebereinkunft mit dem Hause M. A. Rothschild und Söhne zu Gunsten der Aktiengesellschaft verbindlich gemacht:

1) Die Leitung und Ausführung des Kanalbaues zu übernehmen und mit der Maximalsumme von acht Millionen fünfmalhundert dreißig tausend Gulden binnen sechs Jahren von der Bildung der Aktiengesellschaft an, nicht nur den Bau vollständig dergestalt zu vollenden, daß der neue Kanal nach seiner ganzen Länge von Kellheim bis Bamberg im siebenten Jahre zur Schiff- und Floßfahrt ungehindert benützt werden kann;

2) auch die nöthigen Flußkorrektionen zur Beseitigung der Schifffahrtshinderniße auf dem bayer'schen Theil des Maines auszuführen, und wegen der dießfallsigen Kosten in den einschlägigen Staaten die geeignete Fürsorge zu treffen;

3) den Bau nach jenen Plan vollziehen zu lassen, welcher dem Gesetz vom 1. Juli 1834 zu Grunde gelegt, und durch die darüber zu München im Jahre 1832 erschienene Schrift: „Entwurf für den Kanal zur Verbindung der Donau mit dem Main, von dem Kgl. Oberbaurath Hrn. Fr. v. Pechmann" bekannt gemacht worden ist; wobei jedoch keineswegs jene technische Modifikationen ausgeschlossen sein sollen, welche Se. Majestät dem Könige im Laufe der Ausführung, unbeschadet der Richtung und der Dimensionen, und unter Einhaltung

*) Dieser Kanal hat durch Allerh. Verfügung ausschließlich den beigelegten Namen „Ludwigs-Kanal" amtlich zu führen. Ausschr. d. Kgl. Appell.-Ger. für Oberb. v. 21. Sept. 1840. Kr.-Intell.-Bl. 1840. Nro. 40. S. 1260.

der oben unter 1. bestimmten Maximal-Summe von 8,530,000 fl., noch etwa angeordnet werden könnten;

4) über die Verwendung der Baugelder der Aktiengesellschaft durch die mit der Leitung des Baues beauftragte oberste Baubehörde von sechs zu sechs Monaten Rechenschaft zu geben, und die nach vollständig vollendeten Bau als wirkliche Ersparniß etwa erscheinenden Beträge den Aktionairs zu gut gehen zu lassen;

5) nach hergestellten Bau auch die Erhaltung und Beaufsichtigung des Kanals gegen eine jährliche Maximalsumme von einmalhundert fünfzig tausend Gulden, wovon die allenfallsigen Ersparnisse der Gesellschaft zu gut gehen sollen, für Rechnung der Gesellschaft zu übernehmen. Beschädigungen durch Kriegsereignisse, Erdbeben oder große Ueberschwemmungen sind unter dem erwähnten Maximum für die Erhaltung nicht begriffen. Sollte irgend jemals die Aktiengesellschaft vorziehen, die Bauunterhaltung selbst zu übernehmen, so soll ihr dieses unbenommen sein. Ferner

6) wird die Staatsregierung, wenn es die Aktiengesellschaft wünschen sollte, die Kanalgebühren gegen eine Vergütung von nicht weniger als zwei Prozent des Brutto-Ertrages, welche, nebst der Verwaltungsart durch Uebereinkunft zu bestimmen ist, durch ihre Beamten unter Controle der Gesellschaft und gegen Rechnungs-Ablage vereinnahmen lassen. Endlich wird dieselbe

7) für den unwahrscheinlichen Fall, daß mit Ablauf des angenommenen Zeitraumes von sechs Jahren der Bau des Kanals nicht vollendet wäre, die ausgegebenen Aktien fernerhin bis zur gänzlichen Herstellung des Kanals für ungehinderte Schiff- und Floßfahrt mit Vier vom Hundert verzinsen, und den Gesammtbetrag jedesmal vor der Verfallzeit an das Haus M. A. Rothschild und Söhne kostenfrei übermachen.

§. 5. Ueberdieß ist festgesetzt: zu §. 1. Nro. 3., daß

alle Pertinenzen und Nebenbenützungen der Kanalanlagen, in, mit und außer dem Wasser, und alle daraus sich ergebenden, dem Hauptzweck nicht hinderlichen Einkünfte jeder Art gleichfalls ausschließend der Aktiengesellschaft zustehen, und zu §. 4. Nro. 1., daß die für den Kanalbau festgesetzten sechs Jahre vom 1. Juli 1836 anfangend gezählt werden, und diesem nach sämmtliche Bauarbeiten am 30. Juni 1842 beendiget sein sollen, von welchem Tage an das neun und neunzigjährige Privilegium für die Erhebung der Gebühren laufen und mit 30. Juni 1941 erlöschen würde.

Der Tarif der Kanalgebühren und der Anfang ihrer Erhebung wird auf Antrag der Gesellschaft durch die Staats-Regierung bekannt gemacht werden.

§. 6. Zur Beaufsichtigung und Leitung des Baues, auf Grundlage des §. 4. Nro. 2. näher bezeichneten Bauplanes wird die Staatsregierung eine eigene Kanalinspection in der Stadt Nürnberg niedersetzen, welche unmittelbar der zu München bestehenden Königl. obersten Baubehörde untergeordnet ist.

Die Beamten der Staatsregierung beziehen wie bisher ihre Besoldungen aus der Staatskassa, der sich bei den Kanalbau ergebende Mehraufwand für technische Funktionen wird aus der §. 4. Nro. 2. bezeichneten Bausumme bestritten.

§. 7. Die Stadt München wird für etwaige Rechtsstreitigkeiten als Wohnort der Gesellschaft bestimmt. Der Sitz des Ausschusses wird bis zu Eröffnung des Kanals in Frankfurt a. M. sein, nachher aber durch Generalversammlung bestimmt werden.

§. 8. Dem Banquierhause der Herrn M. A. v. Rothschild und Söhne zu Frankfurt a. M. werden sämmtliche bei der Gesellschaft während deren Dauer vorkommende Geldgeschäfte übertragen, und es hat solches alle ihm zugewiesenen Einnahmen und Ausgaben, die letzten aus den von ihm zur Disposition gestellt werdenden Fonds ohne Unterschied des Orts auf Kosten der Gesellschaft zu bewirken. Doch bleibt nach Vollendung des Baues sowohl der Gesellschaft, als auch

dem genannten Banquierhause vorbehalten, vorbezeichnete Verhältnisse zu allen Zeiten nach sechsmonatlicher Kündung aufzuheben.

§. 93

Kapital-Fonde der Gesellschaft und Rechtsverhältnisse der Aktionaire.

§. 9. Das gesammte Aktienkapital der Gesellschaft besteht aus zehn Millionen Gulden im Vier- und zwanzig Guldenfuß, vertheilt in zwanzig tausend mit fortlaufenden Nummern versehenen Atien jede zu fünfhundert Gulden.

Dieser Kapitalfond ist bestimmt, zu den Kosten der Errichtung des Kanals, zur Deckung der aus den Aktienfonds während der sechs Baujahre zu bestreitenden Zinsen, und zu den Kosten, welche zu Folge der zwischen der kgl. bayer. Staatsregierung und dem Hause M. A. v. Rothschild u. Söhne abgeschlossenen Uebereinkunft auf Bildung der Gesellschaft zu verwenden waren.

§. 10. Die Einzahlungen werden von den Aktien-Inhabern an das Haus M. A. v. Rothschild u. Söhne terminsweise bis zu dem 12. Dezember 1837 geleistet. Für jede eingezahlte Rate beginnt die Verzinsung, zu vier Prozent jährlich vom Tage der Einzahlung an; sie wird halbjährig geleistet. Jedem Aktien-Inhaber ist freigestellt, mehrere Raten, oder auch die ganze von ihm unterzeichnete Aktien-Summe vorauszubezahlen; in welchem Falle die Verzinsung der ganz eingezahlten Summe vom Tage der geschehenen Zahlung zu laufen anfängt.

§. 11. Das Haus M. A. v. Rothschild u. Söhne hat aus den eingezahlten Atienbeträgen nach und nach, innerhalb der sechs Baujahre, und in Gemäßheit der Bestimmungen des §. 47. dieser Statuten, jene Summe bis zu dem Maximalbetrage von 8,530,000 Gulden, nach Nürnberg, oder wohin es sonst verlangt wird, zu überantworten, welche der Kanalbau nach dem Maße seines Fortschreitens allmählig in Anspruch nimmt, und die ihm von der dortigen Kanalbau-

Inspettion von sechs zu sechs Monaten werden angezeigt werden.

§. 12. Wegen verzinslicher Anlage der bei dem Hause M. A. v. Rothschild u. Söhne gegen die Certifikate bereits eingegangenen und künftig eingehenden Aktieneinschüsse, hat sich der Gesellschafts-Ausschuß sofort nach seiner Constituirung mit gedachtem Hause vorläufig zu verständigen. Definitive Vereinbarungen hierüber sind der General-Versammlung vorbehalten.

§. 13. Am 30. Juni 1842 wird die Rechnung über die gesammten nach §. 9. aus dem Kapitalfond zu bestreitenden Ausgaben abgeschlossen, und von der Gesellschaft über die Verwendung des Ueberschusses verfügt, welchen, mit Einschluß der angefallenen Zinsen (§. 12.), dann der etwaigen Zwischen-Nutzungen einzelner Theile des Kanals während der Bauzeit, sich etwa ergeben wird.

§. 14. Die Aktien werden nach dem, in der ersten General-Versammlung zu entwerfenden Formular ausgefertiget und gegen Rückgabe der von dem Hause M. A. v. Rothschild u. Söhne unter Datum vom 15. Dezember 1835 ausgefertigter Certifikate oder Interimsscheine, auf dem Büreau des Ausschusses zu Frankfurt a. M. ausgeliefert.

Sie lauten, je nachdem die Aktionaire es verlangen, entweder auf jeden Inhaber (au porteur) oder auf bestimmte Namen.

Dem Aktionair steht zu jeder Zeit frei, seine Namenaktie in eine Inhaberaktie und umgekehrt, durch die Aussteller umwandeln zu lassen. Ueber die Namenaktien wird auf dem Büreau des Ausschusses ein Register geführt, in welches die von Zeit zu Zeit erfolgenden Umwandlungen der Namenaktien in Inhaberaktien, und umgekehrt einzutragen sind. Der Ausschuß hat zu bestimmen, ob und welche Gebühren für solche Umwandlung der Aktien zu entrichten sind.

Schadhaft gewordene, doch im wesentlichen noch leserliche Aktien können auf dem Büreau des Ausschusses gegen neue von gleichen Nummern kostenfrei umgetauscht werden.

§. 15. Der bloße körperliche Besitz einer Inhaber-Aktie, legitimirt bei der Gesellschaft den Vorzeiger zu dem Genusse der gesellschaftlichen Rechte und Vortheile.

§. 16. Im Verhältniß zu der Gesellschaft sind die Aktien untheilbar. Wird eine derselben Eigenthum mehrerer Individual- oder moralischer Personen, so haben diese untereinander sich darüber zu verstehen, welcher von ihnen, der Gesellschaft gegenüber, sie insgesammt zu vertreten hat.

§. 17. Das Eigenthum der Namen-Actien kann durch bloßes darauf geschriebenes Indossement, ohne weitere Förmlichkeit, auf Andere übertragen werden; es muß aber der Cedent, oder in Erbschaftsfällen der Erbe, und zwar dieser beglaubigt, durch das kompetente Gericht dem Büreau der Gesellschaft die Uebertragung schriftlich anzeigen, um auf dem Register der Namen-Actien vorgemerkt zu werden.

§. 18. Unter keinen Umständen haftet die Gesellschaft für Unrichtigkeit der Indossemente, oder für Unterschleife oder Veruntreuungen, welche mit Namen- oder Inhaber-Actien vorgehen.

§. 19. Aktionäre, welche bis zu Ablieferung der Aktien einstweilen Certifikate (Interimsscheine) von dem Hause M. A. v. Rothschild und Söhne erhalten (§. 14) und solche vor Leistung der darin festgesetzten Terminzahlungen an andere abgetreten haben, haften nichtsdestoweniger für solche Zahlungen und die etwa deshalb zu entrichtenden Verzugszinsen, falls ihre Cessionäre oder deren Nachfolger damit in Rückstand bleiben.

§. 20. Die Gesellschaft nimmt auf die von ihr ausgegebenen Namen- oder Inhaber-Aktien weder Amortisation — noch Arrestgesuche an.

Zu Verlust gegangene Namen-Aktien können, nach den für bayerische Staatspapiere bestehenden Gesetzen, von den Gerichten amortisirt werden.

Im Falle einer solchen Amortisation werden an der Stelle der amortisirten Aktien neue Aktien von dem Ausschusse abgeliefert.

§. 21. Für Verbindlichkeiten der Gesellschaft haftet jeder Aktionär nur mit seinem Antheil an dem Gesellschafts-Vermögen.

§. 22. Die Zinsenzahlung wird, während der Dauer des Kanalbaues, und so lange nicht, nach dem §. 8 gemachten Vorbehalten, andere Bestimmung getroffen sind, halbjährig, am 15. Juni und 15. Dezember, gegen Ablieferung der Zinsen-Abschnitte, ohne Abzug geleistet, nach der Wahl der Inhaber entweder zu Frankfurt am Main bei dem Banquierhause M. A. v. Rothschild und Söhne, oder zu London bei Herrn N. M. v. Rothschild, oder zu Paris bei Herrn Gebrüder v. Rothschild, oder in Folge Vereinbarung zu München bei der kgl. Haupt-Staats-Schuldentilgungs-Kasse.

Den Aktien werden vorläufig die halbjährigen Zinsen-Coupons für den Zeitraum von sechs Jahren und eine Anweisung (tallon) auf Erhebung entweder für den möglichen Fall weiterer Verzinsung neuer Zinsen-Coupons, oder der zu dem Empfang der Dividenden erforderlichen Abschnitte beigefügt.

§. 23. Von der Eröffnung des Kanals an, empfangen die Aktionäre die jährliche Dividende aus dessen Netto-Ertrag. Zu dem Ende wird jedem Jahre der Gesammt-Ertrag des Kanals und seiner Zugehörungen, nach Abzug der Kosten und des für den Reservefond bestimmten Theils, unter sämmtliche Aktionäre gleichmäßig **pro rata** vertheilt. Die Zahlung der Dividende geschieht halbjährig, und ihr Betrag wird öffentlich bekannt gemacht.

§. 24. Die Feststellung der Provision und Spesen für Auszahlung der Zinsen und Dividenden von Seite des Banquiers-Hauses M. A. Rothschild und Söhne bleibt näherer Uebereinkunft mit der Gesellschaft überlassen.

§. 25. Der Tarif der Kanalgebühren (§. 1. Nr. 3.) wird nach vernommenem Gutachten des Ausschusses von der Generalversammlung festgestellt, und der kgl. bayer. Staatsregierung zu vorausgehender Einsicht und Prüfung, nach

Maßgabe der im §. 1. Nr. 3. erwähnten gesetzlichen Bestimmung, vorgelegt. Das Erstemal geschieht solches wenigstens sechs Monate vor gänzlicher oder theilweiser Eröffnung des Kanals.

§. 94.

Allgemeine Vertretung d Gesellschft und oberste Verwaltung ihrer Angelegenheiten.

§. 26. Die Gesammtheit der Aktionäre wird allgemein vertreten, und ihre Social-Gewalt wird bestimmend ausgeübt durch Generalversammlungen. Verwaltet werden ihre Angelegenheiten durch einen Ausschuß oder Verwaltungsrath.

§. 95.

Generalversammlung.

§. 27. In jedem Jahre wird zu Frankfurt am Main, während der Herbstmesse, eine Generalversammlung der Aktionäre gehalten. Der Tag des Zusammentritts wird wenigstens sechs Wochen vorher von dem Ausschusse in den nach §. 50 zu bestimmenden öffentlichen Blättern angezeigt.

Bei wichtigen Veranlassungen kann derselbe auch ausserordentliche Generalversammlungen einberufen.

§. 28. Berechtigt, in Person oder durch einen Specialbevollmächtigten, cum libera, in der Generalversammlung zu erscheinen und an der Berathung und den Beschlüssen mit entscheidender Stimme Theil zu nehmen, ist jeder Besitzer von Sechs auf seinen Namen lautenden Aktien. Wer Zwölf solche Aktien besitzt, ist zu zweifacher, der Besitzer von Achtzehn zu dreifacher, von Vierundzwanzig zu vierfacher, von Dreißig zu fünffacher, von Sechsunddreißig zu sechsfacher Stimmengebung befugt. Wer mehr als sechsunddreißig Namen-Aktien besitzt, ist zu mehr als sechs Stimmen nicht berechtigt. Die aus den Aktionären erwählten Mitglieder des Ausschusses haben bei dem Besitz der statutenmäßigen Anzahl von Aktien, Stimmrecht auch in der Generalversammlung, doch nicht bei Fragen, welche die Befugnisse oder Obliegenheiten, oder die zeitherige Geschäftsführung des Ausschusses im Ganzen oder einzelner Mitglieder desselben, betreffen. Der kgl. Staats-

regierung bleibt es vorbehalten, einen eigenen Bevollmächtigten zur Ausübung des wegen Aktienbesitzes ihr zustehenden Stimmenrechts in der Generalversammlung zu ernennen.

§. 29. Ein Specialbevollmächtigter, welcher mehr als einen Aktionär vertritt, hat für jeden seiner Vollmachtgeber die demselben gebührende Abstimmung; doch kann er mehr als drei Aktionär gleichzeitig nicht vertreten.

§. 30. Die Legitimation der zur Theilnahme an der Generalversammlung sich Anmeldenden erfolgt spätestens am Tage vor Eröffnung der Sitzung auf dem Büreau des Ausschusses, welcher darüber ein Protocoll zu führen hat, worin die Nummern der vorgezeigten Namen-Aktien anzumerken, und welchem die eingereichten Specialvollmachten als Beilagen beizufügen sind. Jeder sich Anmeldende hat nachzuweisen, daß die von ihm vorgezeigten Aktien auf das wenigste sechs Monate vor der Generalversammlung auf seinen oder seines Erblassers Namen geschrieben waren.

§. 31. Die erste Sitzung jeder Generalversammlung eröffnet, als Ehrenpräsident, der erste Direktor des Ausschusses, oder in dessen Abwesenheit der zweite Direktor desselben. Das Protokoll in dieser Sitzung führt, nach der Wahl des Ausschusses, entweder eines von seinen Mitgliedern oder ein bei diesem Büreau angestellter Beamte.

Der Ehrenpräsident verliest die Liste der legitimirten Mitglieder der Generalversammlung, und die von dem Ausschuß festgesetzten Propositionen, welche die Versammlung durch eigene vermehren kann.

Hierauf veranlaßt derselbe die Versammlung zur Wahl (nach Stimmenmehrheit und durch geheime Abstimmung auf Stimmzetteln), zuerst eines Präsidenten und Stellvertreters, dann zweier Sekretäre aus den Mitgliedern der Versammlung oder aus den Beamten des Ausschuß-Büreaus, endlich eines General-Comités der Versammlung, bestehend aus einem Direktor und vier Beisitzern, nebst zwei Substituten. Nicht

wählbar zu allen diesen Stellen sind die Vorstände und Mitglieder des Ausschusses.

§. 32. Nach Vollendung dieser Wahlen übernimmt der gewählte Präsident den Vorsitz und die Leitung der Geschäfte, die Propositionen, die Vorträge, die Berathungen und Beschlußfassungen geschehen in dem Plenum der Versammlung. Die Prüfung und Vorbereitung der Gegenstände jeder Art, dann der Vortrag derselben an die Versammlung mit Gutachten, können an das General-Comité verwiesen werden, einzelne Gegenstände auch, wenn es für gut erachtet wird, an dazu besonders erwählte Special-Commissionen. Vorschläge und Anträge des Ausschusses kommen unbedingt, jene von Mitgliedern der Versammlung nur dann zur Berathung, wenn die Versammlung solches beschließt.

§. 33. Die Fassung der Beschlüsse und die Wahlen der Ausschußmitglieder (§. 31) werden bestimmt durch Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder der Versammlung.

§. 34. Hauptgeschäfte jeder Generalversammlung sind: die Berathung und Beschlußfassung über etwaige, die Legitimation der Theilnehmer betreffenden Anstände, über den Bericht, welchen der Ausschuß von seiner Geschäftsführung an sie zu erstatten, die Oberrevision, Monirung und definitive Anerkennung der Rechnung des vorigen Jahres, welche derselbe ihr vorzulegen hat, die definitive Festsetzung der Dividende (§. 23) und der Tantieme für den Reservefond (§. 44) und die Wahl der Mitglieder des Ausschusses für das folgende Jahr. Ueber die drei ersten Gegenstände läßt sie sich Bericht und Gutachten erstatten von ihrer General-Commission. Der ersten Generalversammlung insbesondere liegt ob, die Errichtung eines Regulativs über die Geschäftsführung des Ausschusses, über das Honorar seiner Mitglieder, über die Besoldungen der bei dessen Büreau und sonst im Dienst der Gesellschaft Angestellten, über die Büreaukosten des Ausschusses (§. 42), über die jährliche Dividende und über den Reservefond (§. 44).

Alle Mitglieder der Generalversammlung haben, während der Dauer derselben, die Befugniß, auf dem Büreau des Ausschusses von dessen Büchern, Protokollen, Rechnungen und sonstigen Geschäftspapieren Einsicht zu nehmen.

§. 36. Die erste Generalversammlung der Aktiengesellschaft wird nach einem Monat, nachdem diese Statuten die Genehmigung der kgl. b. Staatsregierung erhalten haben, durch eine Bekanntmachung des Banquierhauses M. A. Rothschild und Söhne zusammenberufen werden. Da aber in diesem Zeitraume noch keine Aktien, sondern nur Certificate über verlangte und bewilligte Aktien ausgegeben sein werden, so sind nur solche Inhaber von Certificaten für einberufen und zur Theilnahme an der Generalversammlung für qualifizirt zu achten, welche auf den Grund der, der kgl. b. Staatsregierung vorgelegten Subscriptionslisten, die nach §. 28. erforderliche Zahl der Certificate von dem genannten Banquierhause erhalten oder durch Cession erworben haben, und dieselben vor ihrem Eintritt in die Generalversammlung vorzeigen.

§. 37. Als Vertreter in der Gesammtheit der Aktionäre ist die Generalversammlung befugt, zur Erweiterung, Aenderung und authentischen Auslegung dieser Statuten. Es bedürfen aber solche der Bestätigung der kgl. b. Staatsregierung.

§. 96.

§. 38. Die Angelegenheiten der Gesellschaft werden durch einen Ausschuß verwaltet. Dieser Ausschuß hat in Frankfurt a. Main seinen Sitz, und besteht aus folgenden sieben Personen: Ausschuß.

a. aus einem ersten Direktor,
b. aus einem zweiten Direktor,
c. aus einem Bevollmächtigten der kgl. Staatsregierung,
d. aus vier Ausschußmitgliedern.

Erster Direktor ist einer von den Chefs oder Associes des Banquierhauses M. A. v. Rothschild und Söhne, welchen dasselbe für die Dauer eines Jahres ernennt. Die Generalversammlung wählt aus den Aktionären durch geheime Abstimmung fünf Ausschußmitglieder, welche aus ihrer Mitte den zweiten Direktor nach Stimmenmehrheit wählen. Auf gleiche Weise werden gleichzeitig zwei Suppleanten erwählt, welche zum Eintritt in den Ausschuß für den Fall bestimmt sind, wenn Mitglieder desselben aus irgend einer Ursache an dessen Geschäftsführung nicht Theil nehmen können.

Jedes Ausschußmitglied (den Bevollmächtigten der kgl. Staatsregierung ausgenommen) muß in Besitz von wenigstens sechs auf seinen Namen lautenden Aktien sein, welche das Ausschußmitglied, so lange dasselbe seine Funktionen beibehält, nicht abtreten darf.

§. 39. Alljährlich scheidet aus dem Ausschuß eines der fünf gewählten Mitglieder. In den ersten fünf Jahren nach Constituirung des Ausschusses, bestimmt sich dieser Austritt durch das Loos, später aber durch die Anciennität der Ernennung.

Die Ausschußmitglieder, welche nach dem Loos oder Dienstalter austreten, können sogleich wieder gewählt werden.

§. 40. Die Berathungen des Ausschusses geschehen unter dem Vorsitz und der Leitung des ersten, oder in dessen Abwesenheit oder Verhinderung, des zweiten Directors. Sind beide Directoren verhindert, so übernimmt das im Dienste älteste, oder bei gleichem Dienstalter, das nach den Lebensjahren ältere Mitglied den Vorsitz.

Es bleibt dem Ausschusse überlassen, eine besondere Geschäftsordnung zu errichten und provisorisch zu befolgen, dieselbe soll der nächsten Generalversammlung zur Genehmigung, Vervollständigung oder Abänderung vorgelegt werden.

Zur Abfassung eines gültigen Beschlusses ist immer die Anwesenheit von vier Mitgliedern, mit Einschluß der Vorsitzenden erforderlich. Die Beschlüsse werden nach Stimmen-

mehrheit gefaßt. Bei Gleichheit der Stimmen entscheidet die des Vorsitzenden. Ueber jede Sitzung wird von dem Sekretär ein Protocoll abgefaßt, welches die anwesenden Ausschuß-mitglieder unterschreiben.

Bei der Generalversammlung werden die Protocolle des vorhergehenden Jahres zur Einsicht aufgelegt.

§. 41. Dem Ausschuß gebührt die Anstellung der Beamten und Diener der Gesellschaft.

Das Sekretariat wird von einem der Mitglieder des Ausschusses besorgt. Indessen steht dem Ausschusse frei, dieses Geschäft einem eigenen besoldeten und der Gesellschaft verpflichteten Sekretär aufzutragen, welcher auch die Registraturgeschäfte zu besorgen hat.

Auch kann der Ausschuß nach dem etwa eintretenden Bedürfniß, ein förmliches, mit dem nöthigen Personale versehenes Büreau errichten, an dessen Spitze der so eben erwähnte Sekretär und Registrator zu stellen wäre.

§. 42. Die Besoldungen der bei dem Büreau des Ausschusses und sonst im Dienste der Gesellschaft Angestellten, werden von der Generalversammlung festgesetzt.

Derselbe hat für die Büreaukosten jährlich eine Maximal-Summe zu bestimmen.

Diese Bestimmung, ob und welche Caution die Büreaubeamten zu leisten haben, bleibt dem Ausschusse überlassen.

§. 43. Der Ausschuß repräsentirt die Gesellschaft gegen dritte; doch sind dessen Mitglieder diesem wegen ihrer Geschäftsführung persönlich nicht verpflichtet.

Sie haben Anspruch auf eine angemessene Entschädigung, worüber die Generalversammlung das Nähere bestimmen wird.

§. 44. Als oberste Verwaltungsbehörde der Gesellschaft führt der Ausschuß die Aufsicht über die Geschäftsführung der Beamten der Gesellschaft, sorgt, unter Aufsicht der Generalversammlung und unter der Oberaufsicht der Staatsregierung, für Erhaltung und bestmöglichste Benützung des Kanalunternehmens, vertritt die Interessen der Aktiengesellschaft

in streitigen und nicht streitigen Fällen, prüft die Voranschläge und revidirt und justificirt die Rechnungen über Einnahmen und Ausgaben, sowohl während des Baues, als auch nach Eröffnung und während der Benützung des Kanals.

Derselbe concurrirt bei den Unterhandlungen über Schäzungen und etwaigen Wiederverkauf des zum Behuf des Kanalbaues zu erwerbenden Grundeigenthums u. s. w. durch einen am Sitze der Kanalinspection aufzustellenden Bevollmächtigten, unbeschadet jedoch der durch das Gesetz vom 1. Juli 1834 gegebenen Befugniß zu unverzögerter Besitzergreifung des für den Bau von der Kanalinspection als nöthig bezeichneten Grundeigenthums.

Er beruft die Generalversammlung in der oben (§. 27) angegebenen Weise, legt derselben den jährlichen Rechenschaftsbericht vor, von welchem auf dem Büreau des Ausschusses Einsicht zu nehmen allen Namen-Aktionären freisteht, und stellt die Anträge, welche zur Beschlußnahme der Generalversammlung sich eignen. Sobald der Kanal, nach völliger oder theilweiser Vollendung desselben, einen zur Vertheilung unter die Aktionäre sich eignenden Ertrag liefert, bestimmt der Ausschuß jährlich die Dividende und die Tantieme für den Reservefond, welcher für ausserordentliche, die Gesellschaft treffende Ausgaben zu bilden ist; doch beide in Gemäßheit des von der Generalversammlung zu errichtenden Regulativs, und mit Vorbehalt ihrer Genehmigung.

§. 45. Die zum Kanalbau und zur Bestreitung der Zinsen und Kosten des Unternehmens bestimmten Fonds, können durch keine Verfügung des Ausschusses ihrem Zwecke entzogen werden.

§. 46. In München, Nürnberg, Regensburg, Passau, Bamberg und wo es sonst für nöthig erachtet wird, können von dem Ausschusse, mit Vorbehalt der Genehmigung der Generalversammlung, correspondirende Mitglieder der Gesellschaft aufgestellt werden, die als Agenten derselben wirken.

Auch kann die Gesellschaft Ehrenmitglieder des Ausschusses ernennen.

§. 47. Die kgl. Kanal-Bauinspection in Nürnberg wird mit Anfang jeden Semesters die Voranschläge der Baukosten an die kgl. oberste Baubehörde einsenden, welche dieselbe, nach geschehener Prüfung sowohl den beiden Staatsministerien des Innern und der Finanzen vorlegen, als auch an den Ausschuß der Gesellschaft gelangen lassen wird, damit dieser sodann das Haus M. A. v. Rothschild und Söhne in Frankfurt zur Zahlung der nöthigen Geldsummen aus den Aktienfonds ermächtigen könne.

Am Schlusse jeden Halbjahres wird die Baurechnung von der Kanal-Bauinspektion gestellt, und von der obersten Baubehörde geprüft. Ausfertigungen davon, mit dem Bescheide der kgl. obersten Baubehörde, werden den kgl. Staatsministerien des Innern und der Finanzen, so wie dem Gesellschaftsausschusse übergeben.

Diesem steht die Einsicht in die Buchführung der Kanal-Bauinspection jederzeit offen.

§. 97.

Verschiedene Bestimmungen.

Entstehen Streitigkeiten zwischen Aktionäre und dem Ausschuß, oder zwischen dem Ausschuß und der Generalversammlung, oder zwischen ihnen oder einzelnen Aktionären, als solchen, und dem Banquierhause Rothschild, so sind dieselben zu München zu entscheiden, durch zwei dort wohnhafte Schiedsrichter, von welchen jede der Parteien einen zu ernennen hat. Sind die Meinungen dieser Richter getheilt, so wird von ihnen das Wechsel- und Merkantilgericht zu München um Ernennung eines dritten ersucht, und es folgt dann die Entscheidung nach Stimmenmehrheit. Auch dann, wenn eine Partei die Ernennung eines Schiedsrichters verweigerte, so hat an ihrer Stelle das Wechsel- und Merkantilgericht auf Ersuchen den andern Parteien einen zu ernennen. Diese Schiedsrichter urtheilen als gute Männer; ihre Sprüche sind

inappellabel und beschreiten die Rechtskraft in dem Augenblick, wo sie den Parteien oder ihren Bevollmächtigten sind eröffnet worden.

§. 49. Streitigkeiten zwischen der Staatsregierung und der Aktiengesellschaft, das Kanalwesen betreffend, werden nach den in Bayern bestehenden verfassungsmäßigen Normen behandelt. Unter keinem Vorwande aber soll die Zahlung der oben festgesetzten Maximalsumme für den Bau und die Unterhaltung des Kanals suspendirt werden.

§. 50. Alle öffentlichen Bekanntmachungen, welche die Generalversammlung, der Ausschuß oder das Banquierhaus Rothschild an die Aktionäre, alle oder einzelne, im Interesse der Gesellschaft zu erlassen haben, werden in drei der durch die Generalversammlung zu bestimmenden gelesensten öffentlichen Blätter eingerückt. Vom Augenblick ihrer Einrückung an, sind dieselben als geschehen und statutenmäßig wirksam zu betrachten.

§. 51. Briefe, welche die in vorstehendem Paragraph Genannten an einzelne Aktionäre, als solche, erlassen, bedürfen keiner weitern Bescheinigung, weder der Absendung, noch des Empfanges, als eines Postscheines, worin die Namen des Absenders und des Adressirten und Zeit der Aufgabe enthalten sind.

§. 52. Das Banquierhaus M. A. v. Rothschild und Söhne wird durch die gelesensten deutschen, französischen und englischen öffentlichen Blättern die Aktionäre zur Empfangnahme der Statuten einladen, von welchem Augenblicke an dieselben für die Aktionäre verbindende Kraft erlangen.

Ausschr. d. kgl. Minist. d. In. u. d. Finanz. v. 22. März 1836. Kgl. b. Reg. Bl. 1836. Nr. 9. S. 147—176.

§. 98.

Ludwigs-Kanal-Ordnung.

Nach Vernehmung der Aktiengesellschaft für den Ludwigskanal wurden in Vollzug des Gesetzes vom 1. Juli 1834

und in Bezug auf §. 4. Abſatz 5. der Statuten genannter Geſellſchaft über die Einrichtung, Verwaltung und Benützung des Ludwigskanals nachſtehende Beſtimmungen allerhöchſt genehmigt.

§. 99.

Formation der Kanal-verwaltung.

I. Abth. I. Abſch. §. 1. Zur Unterhaltung und Beaufſichtigung des Ludwigkanals, ſeiner Zugehörungen und Nebenanlagen, einſchließig der Häfen und der für Rechnung der Regierung herzuſtellenden Krahnen und Lagerhäuſer, ſo wie zur Leitung und Verwaltung dieſer Anſtalten in baulicher, wirthſchaftlicher und finanzieller Beziehung, ſoll eine in Nürnberg ihren Sitz habende Behörde, unter der Benennung: „kgl. Verwaltung des Ludwigs-Kanals," gebildet werden, welche dem Miniſterium des Innern und beziehungsweiſe dem kgl. Finanzminiſterium unmittelbar untergeordnet iſt und beſtehen wird, aus einem bauverſtändigen Kanal-Adminiſtrator als Vorſtand, einem Kaſſier, einem Kaſſa-Controleur, einem Sekretär und dem nöthigen Kanzleiperſonale.

§. 2. Der Kanalverwaltung ſind vier Sections-Baubeamte untergeben, welchen nach den desfalls Allerhöchſt zu ertheilenden weitern Beſtimmungen innerhalb ihres Bezirkes der Vollzug des techniſchen Dienſtes und die unmittelbare Leitung und Controle der Geſchäfte des nach Erforderniß aufzuſtellenden Unterperſonals obliegt.

Der Kanal theilt ſich zu dieſem Ende in vier Sectionen: Beilngries, Neumarkt, Nürnberg, Bamberg.

§. 3. Für die Verrichtungen des untern Kanaldienſtes werden aufgeſtellt:

A. Für die Schifffahrt, die Benützung und Beaufſichtigung des Kanals und ſeiner Bauwerke:

a. 53 Schleußenwärter, welchen je nach Erforderniß Gehilfen beigegeben werden,

b. 14 Kanalwärter, welche in der Regel den

Schleußenwärtern beigeordnet, wo dieses aber unthunlich, exponirt werden.

B. Für die Erhebung der Kanalgebühren 10 aus dem Schleußen- und Kanalwärter-Personale aufzustellende Einnehmer, mit dem Vorbehalte für einzelne Kanalstrecken, auf welchen kürzere — eine Erhebungsstelle nicht berührende Fahrten statt finden, Untereinnehmer aufzustellen.

C. Für jeden der sieben Häfen am Kanale besteht ein Hafenmeister, dessen Function auch einem Schleußen- oder Kanalwärter übertragen werden kann.

D. Der Dienst der Lagerhäuser und Krahnen, welche nach dem Maße des Bedürfnisses auf Kosten der Regierung hergestellt und ausschließlich für ihre Rechnung verwaltet werden, geschieht durch einen Angestellten, unter Zutheilung des etwa erforderlichen Hilfspersonals; vor der Hand aber wird derselbe mit der betreffenden Schleußen- oder Kanalwärter-Station verbunden.

§. 4. Die Einzelnheiten dieses Personalstandes und seiner verschiedenen Stationen sind in dem als Beilage angefügten Verzeichnisse bestimmt.

§. 5. Für die Eichung der Schiffe werden kgl. Eichbehörden an den von der Regierung zu bestimmenden Orten aufgestellt werden.

§. 6. Um dem Publikum Gelegenheit zu geben, über alle den Kanal betreffenden Verhältnisse genaue Kenntnisse zu erhalten, sind an verschiedenen Orten Agenten bestellt, welchen es obliegt, die bezüglichen Aufschlüsse zu ertheilen, und mit der Kanal-Administration in Bezug auf den Kanal-Verkehr eine fortgesetzte Correspondenz zu unterhalten.

§. 7. Ueber die Dienstbezüge und Remunerationen, dann über die Diensteskleidungen und Diensteszeichen des Kanal-Personals erfolgen besondere Bestimmungen.

§. 100.

Wirkungskreis der Kanal-Verwaltung.

II. Absch. §. 8. Der Wirkungskreis der Kanal-Verwaltung umfaßt folgende Gegenstände:

1) die Leitung und Beaufsichtigung aller Bauten und Baulichkeiten des Kanals, seiner Zugehörungen und Nebenanlagen;

2) die Bewahrung des ganzen Realstandes des Kanals und seiner Attribute, die Herstellung und Unterhaltung vollständiger Beschreibungen und Charten ꝛc. ꝛc., die Haltung eines Registers über die Kanalschiffe und deren Aichung;

3) die Beurtheilung, Beantwortung und Ausführung aller vorzunehmenden Veränderungen der Bauten und Anlagen;

4) die Aussicht, Leitung und Controlirung des ganzen Dienstes für die Kanalschifffahrt, die Sorge für den Vollzug der gegebenen Vorschriften in administrativer, polizeilicher und finanzieller Beziehung;

5) Die Entwerfung der jährlichen General- und Special-Etats;

6) die Sorge für die richtige Anwendung des Tarifs und für genaue Erhebung der Kanal-, Hafen- und Lagerhaus-Gebühren, sowie der übrigen Einnahmen aus den Kanal-Anlagen (Nebennutzungen), die Anfertigung der Rechnungen, die etats- und vorschriftsmäßige Verwendung und Ablieferung der eingegangenen Gelder;

7) die Untersuchung der auf den Kanal bezüglichen Beschwerden und Reclamationen von Seite der Adjazenten und die Antragsstellung hierüber;

8) die Herstellung einer vollständigen Statistik des Kanal-Verkehrs, die Unterhaltung einer regelmäßigen Correspondenz mit den Agenten über den Kanalbetrieb und die Mittel zu dessen Beförderung, die Beobachtung der Bewegung der Schiffe, deren Lauf und Ladungsgegenstände, die Handhabung der Vorschriften über die Kanalschifffahrt und der für die Häfen und Lagerhäuser erlassenen Bestimmungen; die Abstellung der in diesen Beziehungen,

sowie der gegen Kanal-Bedienstete vorkommenden Beschwerden;

9) die Sorge für Constatirung der Uebertretungen und Defraudationen durch Schiffer, Schiffsreiter und sonstige Personen und deren Verfolgung vor den zuständigen Polizei- und Gerichtsbehörden;

10) die Aufzeichnung der Veränderungen des Wasserstandes, dann die Sorge für Beseitigung aller die Schifffahrt hemmenden Zufälle oder Umstände;

11) die Visitation des Kanals, seiner Nebenanstalten und Zugehörungen, der Einnehmereinen und deren Journale und Manualien; die Aufsicht und Disciplin über das ganze Kanalpersonal, die Begutachtung bei Dienstesanstellungen, Entlassungen u. dgl.;

12) die Vorlage der jährlichen Hauptübersicht und der vollständigen Rechenschaft über die Kanalverwaltung nach allen Beziehungen ihres Wirkungskreises.

§. 9. Der Geschäftskreis der Sections-Baubeamten begreift:

1) die unmittelbare lokale Sorge für Unterhaltung und Erhaltung des Kanales und seiner Zugehörungen; die Anfertigung und gutachtliche Vorlage der Entwürfe von Neubauten und Reparaturen, sammt den Kostenanschlägen, die Ausführung der Bauten, sowie überhaupt die Vollführung des bautechnischen Dienstes;

2) die Sammlung und Vorlage der Notizen über den Kanalverkehr, die periodische berichtliche Darstellung der Beschaffenheit aller Realitäten des Kanals und seiner Zugehörungen, der Dienstleistung des niedern Kanalpersonals, der Bewegung der Schiffe, Uebersicht der Frachtgegenstände und des Zustandes der Schifffahrt, Beobachtung des Wasserstandes;

3) die ununterbrochene spezielle Revision und Controlirung des Dienstes der Einnehmer, Schleußen- und Kanalwärter, Hafenmeister, Lagerhausverwalter, Aichmeister

ꝛc. ꝛc. nach allen ihren Funktionen, monatliche Lokal-Visitation ihrer Journale und Manualien;

4) die Prüfung und Bestätigung der von dem Kanal-Unterpersonale eingesendeten Register und Verzeichnisse;

5) die unmittelbare Sorge für genauen Vollzug der Schifffahrtsvorschriften und der für die Häfen und Lagerhäuser, sowie rücksichtlich der Aichung bestehenden Bestimmungen; die Protokollirung und Anzeige aller wahrgenommenen Verfehlungen, Destraudationen ꝛc. ꝛc.;

6) die unmittelbare Fürsorge für Hinwegräumung aller, der Ausübung der Kanalschifffahrt entgegentretenden oder drohenden Hindernisse und Nachtheile.

§. 10. Der Schleußenwärterdienst begreift bezüglich der zugetheilten Schleußen und Kanalhaltungen:

1) die Ein- und Ausschleußung der Schiffe und Fahrzeuge nach den Vorschriften über die Schifffahrt und den besondern ertheilten Weisungen;

2) die vollständige Erhaltung und Instandhaltung der Schleussen und der nöthigen Wassermenge für die Durchschleussung, dann die Beaufsichtigung der zugewiesenen Kanaltheile und Zugehörungen;

3) die Haltung eines Tagebuches über alle, die Schleuße passirenden Schiffe, deren Mannschaft und Bespannung, so wie über deren Ladungsgegenstände nach Menge und Beschaffenheit; desgleichen eines Tagebuches, in welchem die Wasserhöhe an den verschiedenen Tageszeiten aufgezeichnet wird.;

4) die Aufrechthaltung der die Schifffahrt und aller sonstigen den Kanal betreffenden Vorschriften, Anzeige aller Uebertretungen, thunlichste Beseitigung aller Unordnungen und Mißstände, Verhütung von Unglücksfällen.

§. 11. Dem Kanalwärter liegt in Ansehung der ihm zugewiesenen Kanaltheile ob:

1) die Instandsetzung und richtige Ab- und Vertheilung der Zu- und Abflüsse des Kanals;

2) die Beaufsichtigung und Reinigung des Kanals, der dazu gehörigen Gräben, Wasserleitungen, Grundabläſſe, Durchläſſe, Ufer, Ziehwege, Dämme und aller übrigen Kanal-Anlagen und Bauten;
3) die Beobachtung aller die Schifffahrt betreffenden Vorkommniſſe, Verhinderung aller ſie hemmenden Zufälle, Anzeige der Uebertretungen und ſonſtiger den Kanalbetrieb betreffenden Ereigniſſe.

§. 12. Der Einnehmer hat zu beſorgen:
1) die tarifmäßige Erhebung der Kanalgebühren;
2) die gehörige Vereinnahmung, Verrechnung und Ablieferung der Gelder an die Kanalkaſſe;
3) die genaue Aufſicht und Controle über die vorſchriftsmäßige Beſchaffenheit der Schiffe, deren Tiefgang und Ladung, über Aichung der Schiffe, die Verſicherung über gehörigen Vollzug der Tarifs-Beſtimmungen von Seite der übrigen Einnehmer;
4) die Haltung der betreffenden Regiſter, Tagebücher und Manualien;
5) die Protokollirung und Anzeige der Uebertretungen, Ergreifung der geeigneten Maßregeln zur Verhütung von Defraudationen, dann zur Belangung und Beſtrafung der Schuldigen.

§. 13. Die Obliegenheiten des Hafenmeiſters beſtehen:
1) in Beaufſichtigung und Reinhaltung des Hafens und ſeiner Zugehörungen;
2) in Aufrechthaltung der Hafenpolizei;
3) in Führung der Regiſter über die ein- und ausgelaufenen Schiffe mit Angabe der Ladung;
4) in Erhebung der Hafengebühren nach dem beſonderen Tarife;
5) in der Verrechnung und Ablieferung der Gelder an die Kanalkaſſe;
6) in protokollariſcher Anzeige alle Zuwiderhandlungen, Verhütung von Unfällen im Hafen;

7) in monatlichen Anzeigen über den Zustand des Hafens.

§. 14. Der Lagerhausverwalter sorgt:

1) für die Erhaltung des Lagerhauses;

2) für die geeignete Auflagerung, Aufbewahrung und Ablieferung der in das Lagerhaus gebrachten Gegenstände;

3) für sicheren Verschluß derselben und Abwendung der Feuersgefahr;

4) er erhebt Lagerhaus- und Krahnengebühren für Rechnung der Staatskasse nach dem besonderen Tarife;

5) führt das Lagerhausbuch und die Rechnung mit der Kanalkasse, welche in diesem Falle hierüber besondere Rechnung zu führen hat, oder mit der sonst hiefür zu bezeichnenden Kasse;

6) sorgt für die Aufrechthaltung der einschlägigen Vorschriften und bringt die Zuwiderhandelnden mittels Einsendung des aufgenommenen Protokolls zur Anzeige.

§. 101.

Geschäftsgang.

Abschn. III. §. 15. Die allgemeine Leitung der Geschäfte und des Geschäftsganges steht dem Vorstande der Kanal-Verwaltung unter Oberleitung der betreffenden Kgl. Ministerien zu. Bei legalen Verhinderungsfällen wird derselbe durch einen hiefür Allerhöchst zu bestimmenden Beamten vertreten.

§. 16. Der Vorstand der Kanal-Verwaltung eröffnet alle Einläufe und sorgt für deren Präsentirung und Eintragung in das Geschäfts-Journal. Zu seinen unmittelbaren Obliegenheiten und Befugnissen gehört die ganze Geschäftsführung bei der Kanal-Verwaltung, mit Ausnahme des Kassewesens, welches er jedoch zu beaufsichtigen hat. Die Ausfertigungen der Verwaltung werden von dem Vorstande unterzeichnet und von dem Sekretair gegengezeichnet.

Der Vorstand hat die Befehle, welche er an Ort und Stelle dem Kanal-Unterpersonale in besonderen Fällen ertheilt, in das Befehlbuch des betreffenden Individuums einzutragen und für sich selbst geeignet vorzumerken.

§. 17. Das Kassawesen des Ludwigs-Kanals ist dem Kassier und Controleur anvertraut, welche sich in Ansehung der Geschäftsführung im Allgemeinen nach den für die Kreis-Kassen bestehenden Normativen und im Besonderen nach den über das Kanalkasse- und Rechnungswesen erfolgenden Bestimmungen und Instruktionen zu richten haben. Hinsichtlich der Haftung finden die für die Kgl. Finanz-Kasse-Beamten geltenden Normen gleiche Anwendung. Die Aufnahme und Bescheidung der Kanal-Kasse-Rechnungen geschieht nach den für die Central-Anstalten bestehenden Normen und Vorschriften.

Der Ertrag der Lagerhaus-, Krahnen- und Aichgebühren wird von der Kanalkasse an die von der Regierung hiefür zu bezeichnende Kgl. Kasse abgeliefert.

§. 18. Der Kanal-Administrator hat die Kanalkasse von Zeit zu Zeit, wenigstens viermal im Jahre zu visitiren.

§. 19. Die Sektions-Baubeamten führen ein eigenes Ein- und Auslaufstagebuch, haben ein besonderes Geschäfts-Lokal und erhalten zur Bestreitung der Regie-Ausgaben eine, nach dem Bedürfnisse bemessene Exigenz-Summe. Die Ausfertigungen geschehen mit ihrer Unterschrift und mit der Bezeichnung:

„Kgl. Ludwig-Kanal-Sektion"
(mit Angabe des Sitzes derselben).

Sie stehen zu den Distriktsbehörden in coordinirtem Dienstes-Verhältniß.

§. 20. Die Sektions-Baubeamten erhalten ihre Weisungen und Befehle von der Kanalverwaltung, oder am Ort und Stelle durch den Vorstand dieser Behörde, welcher auf den Visitationsreisen die ihnen unmittelbar ertheilten Aufträge in ein besonderes, von den Sektions-Baubeamten zu haltendes Befehlbuch diktiren und unterzeichnen wird.

§. 21. Die Sektions-Baubeamten haben sich, unbeschadet der nöthigen Bureau-Arbeiten, vorzugsweise und fortwährend dem äußeren Dienste, insbesondere der Lokal-Inspek-

tion, Controlirung und Visitation ihres Kanalbezirkes zu widmen, und bei diesen Reisen die geeigneten Weisungen an das Kanal-Personal zu ertheilen, sie in das §. 16. Absatz 2. bezeichnete Befehlbuch einzutragen und für sich selbst hierüber Vormerkung zu machen.

Bei jeder Visitation hat sich der Sektions-Baubeamte das Befehlbuch vorlegen zu lassen und seine Anwesenheit einzeichnen.

§. 22. Die Einnehmer, Schleußen- und Kanalwärter, Hafenmeister, Lagerhaus-Verwalter und Aichmeister haben in allen ihren Funktionen, mit Ausnahme der unmittelbar an die Kanalkasse gelangenden Geldsendungen, die Anzeigen und Berichte an den Sektions-Baubeamten zu erstatten und von demselben die Weisungen und Aufträge zu erhalten.

§. 102.

Vorschriften über die Schifffahrt und über die sonstige Benützung der Kanal-Anlagen.

II. Abth. I. Abschn. §. 23. Die Kanalschifffahrt in der ganzen Ausdehnung des Kanals, sowohl in Beziehung auf Personen- als Gütertransporte soll frei und in Bezug auf den Handel Niemand untersagt werden können, unter der Bedingung der Entrichtung der tarifmäßigen Gebühren und Einhaltung der, über die Schifffahrt gegebenen Vorschriften.

Jedes aus dem Rhein, dem Main, der Donau oder ihren Nebenflüssen kommendes Schiff darf ohne Hinderniß den Kanal befahren, Ladung und Rückladung auf demselben einnehmen.

Auch bleibt den Handlungshäusern und Schiffern einzelner, an dem Kanale oder an den Flüssen, welche mit demselben in Verbindung stehen, gelegenen Orte gestattet, unbeschadet der Freiheit der Kanalschifffahrt, eine Rangschifffahrt auf dem Kanale vertragsmäßig einzurichten.

Wer ausschließlich den Kanal gewerbsmäßig befahren will, unterliegt den Bestimmungen des Gewerbsgesetzes.

§. 24. Die Kanal-Verwaltung wird, so oft die Schifffahrt auf dem Kanale oder einzelnen Strecken desselben wegen

Reinigung des Kanalbettes oder aus anderen Gründen unstatthaft ist, dieß wo möglich, eine angemessene Zeit vorher bekannt machen.

§. 103.

Beschaffenheit der Schiffe.

II. Abschn. §. 25. Jedes, den Kanal befahrende Schiff muß von einer Königlichen, oder von einer für den Main, die Donau, den Rhein oder für deren Nebenflüsse bestellten Aichbehörde geaicht sein, und den Aichschein, worin zugleich die Tauglichkeit des Schiffes bezeugt ist, bei sich führen. Es darf keine Länge von mehr als 110′, keine Breite von mehr als 15′ 4″, und keinen Tiefgang von mehr als 4′ haben.

§. 26. Die Kanalschiffe werden nach ihren Maßen, in 6 Klassen eingetheilt:

I.	Klasse:	Schiffe	von	110′	lang	und	15′ 4″	breit,
II.	=	=	=	90′	=	=	15′ 4″	=
III.	=	=	=	110′	=	=	7′ 2″	=
IV.	=	=	=	90′	=	=	7′ 2″	=
V.	=	=	=	55′	=	=	7′ 2″	=
VI.	=	=	=	45′	=	=	7′ 2″	=

Schiffe von Zwischen- und beziehungsweise kleineren Maßen, werden zu der nächst höheren Klasse gerechnet.

§. 27. Die Schiffe auf dem Kanale dürfen, von dem Wasserspiegel angerechnet, nicht über 9′ hoch beladen sein, um die Brücken passiren zu können.

§. 28. An jedem Schiffe, und zwar an einem Ende der Außenwand, soll dessen Name, sowie jener des Eigenthümers und seines Wohnortes in leserlicher Schrift angegeben sein.

§. 104.

Verhalten der Schiffe während der Fahrt.

III. Abschn. §. 29. Die Schiffe dürfen nur durch Menschen oder Pferde gezogen werden, in welch letzterem Falle ein nicht unter 18 Jahre alter Pferdeführer (Schiff- oder Leinreiter) beigegeben ist. Die Pferde dürfen nur vor einander gespannt sein, eine Ausnahme wird jedoch auf den breiten Ziehwegen an der Altmühl und an der Regnitz zugelassen.

§. 30. Jedes Schiff soll während der Fahrt mit guten Takel und Tauwerk und dem nöthigen Schiffsgeräthe versehen und wenigstens von einem der Führung kundigen Menschen (Schifführer, Schiffer) geleitet sein.

§. 31. Die Schiffe haben während der Fahrt die Mitte des Kanalbettes einzuhalten. Um dieses zu bewerkstelligen, soll das Zugseil, vom Maste zum Pferde gerechnet, 24 Klafter lang sein, und wegen der mehreren Brücken, welche mit Schleußen verbunden sind, sodann wegen einigen Brücken, an welchen der Ziehweg neben denselben hinführt, in der Art befestiget werden, daß es leicht abgelöst und eingelegt werden kann.

§. 32. Schiffe mit Segeln dürfen sich dieser nur in einer Weise bedienen, daß das Vorüberfahren anderer Schiffe nicht gehemmt wird.

§. 33. Es ist nicht gestattet, mit Hacken, Stangen und ähnlichen Werkzeugen, deren Gebrauch zum Fahren etwa nothwendig ist, die Ufer und Böschungen zu berühren.

§. 34. Beladene Schiffe aller Klassen, der **I.** und **II.** Klasse dürfen nur einzeln geführt werden. Von unbeladenen Schiffen der **III.** und **IV.** Klasse dürfen zwei neben- oder hintereinander, von solchen der **V.** und **VI.** Klasse nicht mehr als vier und diese nur paarweise aneinander gebunden werden.

§. 35. An Schiffen, welchen ausnahmsweise die Erlaubniß ertheilt worden ist, den Kanal Nachts zu befahren, soll während der Nacht eine Laterne, deren Licht von allen Seiten gesehen werden kann, aufgehängt sein. Als Nacht wird die Zeit von einer halben Stunde nach Sonnenuntergang, bis zu einer halben Stunde vor Sonnenaufgang gerechnet.

Jede Erlaubniß muß bei der Kanalverwaltung erholt und darf, ohne deren Genehmigung, nur in dringenden Fällen von den nächst wohnenden Kanalbediensteten ertheilt werden.

§. 36. Durch Pferde gezogene Schiffe haben das Recht, Schiffen vorzufahren, welche durch Menschen gezogen werden. Beladene Schiffe haben das Recht, leeren Schiffen vorzufahren.

BIBLIOTHECA REGIA MONACENSIS

§. 37. Postpersonen, oder anderen Eilschiffen, welche äußerlich als solche erkannt sind, steht das Recht zu, Schiffen jeder anderen Gattung vorzufahren.

§. 38. Bei dem Vorfahren hat das Schiff, an welchem vorüber gefahren wird, das Zugseil sinken zu lassen und dem vorbeifahrenden Schiffe die Kanalseite am Ziehwege frei zu geben.

§. 39. Für die Kanallinie von der Schleuße — 4. bei Dietfurt bis zur Schleuße — 90. am Bughofe bei Bamberg besteht ein Ziehweg auf beiden Seiten des Kanals. Innerhalb dieser Strecken haben die Schiffe den Ziehweg zu ihrer Rechten einzuhalten.

An der Kanallinie von der Schleuße — 1. bei Kellheim bis zur Schleuße — 4. (an der Altmühl) bei Dietfurt und innerhalb der Strecke von der Schleuße — 90. am Bughofe bin zur Schleuße — 91. in Bamberg (an der Regnitz) besteht nur auf einem Ufer ein Ziehweg. Von Schiffen, welche sich in diesen Strecken begegnen, hat dasjenige dem andern auszuweichen, dann die Kanalseite am Ufer freizugeben, und das Zugseil sinken zu lassen, welches nach §. 36 — 37. verpflichtet wäre, das Schiff passiren zu lassen.

Bei Schiffen ein und derselben Kategorie hat das in der Richtung gegen Nürnberg fahrende — den Vorzug.

§. 40. Schiffe, welche während der Fahrt anhalten, haben dies in einer Weise zu thun, daß hiedurch die Kanalfahrt für die übrigen Schiffe nicht gestört wird, und daß der Schifffahrtweg frei bleibt.

Bei Unfällen, in welchen dies nicht augenblicklich bewerkstelliget werden kann, ist der Schiffer verbunden, in thunlichster Eile die Hindernisse zu beseitigen, widrigenfalls solches auf seine Kosten durch das Kanalpersonal geschieht.

§. 41. Nähern sich einer Schleuße Schiffe in beiden Richtungen, so haben dieselben in einer Entfernung von 30 Schritten gegen solche so lange anzuhalten, bis ihnen der

Schleußenwärter nach Maßgabe des §. 34. das Einfahren in die Schleuße gestatten wird.

Das anhaltende Schiff hat sich hiebei so aufzustellen, daß die Durchschleußung der anderen Schiffe ungehindert geschehen kann.

§. 42. Die Schiffe dürfen nur langsam in die Schleuße einfahren und haben alle Vorsicht anzuwenden, daß sie nicht gegen die Schleußthore oder andere Theile der Schleuße anstoßen.

§. 43. Die in der obersten Kanalhaltung und in einigen andern Kanalhaltungen angebrachten Sicherheitsthore müssen in den ersten Jahren nach Eröffnung der Kanalfahrt von den Schiffern bei jeder Durchfahrt wieder geschlossen werden.

§. 105.

§. 44. Das Stilliegen der Schiffe in den Kanalhaltungen darf nur auf kurze Zeit und in einer Art geschehen, daß die Kanalfahrt für vorüberfahrende Schiffe ungehindert erfolgen kann. Während des Stilliegens.

Schiffer, welche auf längere Zeit in einer Kanalhaltung verweilen wollen, haben sich hiezu —, unter Angabe des Zweckes ihres Aufenthalts die Erlaubniß von dem betreffenden Schleußen- oder Kanalwärter zu erholen, welcher ihnen den Platz hiefür anweisen wird.

§. 45. In der Kanalstrecke der Schleuße zwischen der Schleuße 90 am Bughofe bis zur Schleuße 91 bei Bamberg darf ohne Noth kein Schiff anhalten oder stilliegen.

§. 46. Schiffe dürfen in der Nähe von Schleußen, Brücken, Brückenkanälen, Wasserleitungen, Leitgräben u. dgl. nur in einer Entfernung von 100 Schritten von selben stilliegen.

§. 47. Die stilliegenden Schiffe dürfen nur hintereinander aufgestellt sein und müssen den Mast umgelegt haben.

§. 48. Da, wo der Ziehweg sich nur an Einem Ufer befindet, haben die Schiffe an dem entgegengesetzten Ufer desselben anzulegen.

§. 49. Während der Nacht soll sich immer ein Schiffer auf dem Schiffe befinden, und dasselbe eine Laterne, wie §. 35. bezeichnet, aufhängen.

§. 50. Pfähle, zum Anhängen der Schiffe, dürfen da, wo der Kanal sich im Einschnitte befindet, nur jenseits des Ziehweges und dessen gepflasterter Rinne in der Böschung; da aber, wo der Kanal in Aufdammung liegt, nur in der Baumlinie geschlagen werden. Das Anhängen an Bäume und Baumstangen ist strengstens untersagt.

§. 51. Schiffe, welche den obigen Bestimmungen entgegen im Kanale gesehen werden, sollen vorbehaltlich der außerdem von den Schiffern verwirkten Strafen und des Ersatzes der verursachten Schäden, auf Kosten der Schiffer von dem Schleußen- oder Kanalwärter geeignet angelegt werden.

§. 52. Den Nothfall ausgenommen, darf während des Stilliegens oder Anhaltens außerhalb der Häfen und Anlandeplätze nur nach vorheriger Erlaubniß von Seite des Schleußen- oder Kanalwärters aus-, ein- oder umgeladen werden. Im letztbenannten Falle ist sogleich nach Beseitigung der Gefahr über die erfolgte Umladung dem Schleußen- oder Kanalwärter Anzeige zu erstatten.

§. 106.

Durchfahrt durch die Schleußen.

IV. Abschn. §. 53. Die Durchfahrt durch die Schleuße erfolgt, wenn sich nach Einsicht der Schiffspapiere von Seite des Schleußenwärters ein Anstand nicht ergeben und derselbe den Fahrschein unterschrieben hat.

§. 54. Die Durchschleußung der zu einer und derselben Zeit, bei der Schleuße angekommenen Schiffe geschieht nach der im §. 36. und 37. bezeichneten Ordnung, von welcher alsdann abgewichen werden darf, wenn der Schleußenwärter von den Schiffen zwei oder mehrere zugleich durchschleußen wird.

§. 55. Sind die Schiffe in beiden Richtungen bei der Schleuße angekommen, so wird abwechselnd die Durchschleussung vorgenommen.

§. 56. Die Schiffe dürfen nicht eher in die Schleuße einfahren, bis dieselbe zur Durchschleußung vollkommen in Stand gesetzt ist.

§. 57. Kein Schiff darf sich länger in der Schleuße aufhalten, als die Durchschleußung erfordert.

§. 58. Mit Ausnahme der in der Instruktion für die Schleußenwärter vorgesehenen Fälle, darf die Durchschleußung der Schiffe nur durch die Schleußenwärter oder deren Gehilfen geschehen.

§. 59. Während der Durchschleußung darf Nichts an der Schiffswand hervorragen, wodurch die Schleuße beschädiget werden könnte.

§. 60. Die Schiffer haben in der Schleuße das Schiff mittels guter Seile an den hiefür bestimmten Kreuzen oder Zapfen festzubinden, und erst alsdann aus der Schleuße zu fahren, wenn der Schleußenwärter die Thore geöffnet und das Auffahren gestattet hat.

§. 61. Bei der Durchschleußung darf sich der Schiffer keiner Hacken oder Stangen zum Ein- oder Ausfahren bedienen oder mit diesen Werkzeugen in das Holzwerk, Thür- und andere Schleußentheile einstechen.

§. 107.

Ziehwege, Dämme und Ufer ꝛc ꝛc.

V. Abschn. §. 62. Die Ziehwege am Kanale dürfen nur zum Schiffziehen benützt werden; jede andere Benützung, namentlich das Fahren und Reiten, Viehtreiben und Schubkarrenführen ist verboten.

§. 63. Es ist außer den hiezu berufenen Personen Niemanden gestattet, die Dämme, Böschungen, Uferabhänge, Baumanlagen, Rinnen und andere dem Kanale zugehörigen Grundstücke zu betreten, wenn nicht privatrechtliche Titel einen Anspruch hierauf gewähren.

§. 64. Ingleichen ist Jedermann untersagt, die Kanalgrundstücke, Kanalanlagen oder Bauwerke zu landwirthschaftlich oder gewerblichen Zwecken, zu benützen und hierauf Werk-

stätten oder Niederlagen zu errichten, insofern nicht Verträge mit der Kanalverwaltung durch eine von derselben erhaltene besondere Bewilligung die eine oder andere dieser Benützungsweise gestatten.

Feuer anzumachen, Vieh umher laufen oder weiden zu lassen, bleibt streng verboten.

§. 65. Es ist nicht erlaubt, in dem Kanale zu baden, zu fischen, dann denselben als Schwemme für Pferde oder andere Thiere zu gebrauchen, Hanf zu rotten (zu rösten), Häute einzuweichen, Erde, Steine, Koth, Schutt u. dgl. in denselben oder auf dessen Anlagen zu werfen, oder Wasser aus dem Kanale zu schöpfen.

§. 66. Die Wasserleitungen, Durchlässe, Leitgräben, Quellen und Bäche des Kanals, desgleichen alle übrigen für die Schifffahrt bestehenden Bauten, Anstalten und Einrichtungen stehen unter der besonderen strengen Aufsicht des Kanalpersonals; jede nicht auf Privatberechtigung beruhende Benützung dieser Anlagen ist verboten.

§. 108.

Häfen.

§. 67. Die Häfen im Kanale sind den Schiffen von Tagesanbruch bis eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang geöffnet.

Ausnahmen bestehen nur für Fälle der Gefahr oder spezieller Erlaubniß des Hafenmeisters und für die Schiffe, welchen gestattet wurde, des Nachts zu fahren.

§. 68. Die Schiffe haben in den Häfen jene Plätze einzunehmen, und hierin zu verbleiben, welche ihnen der Hafenmeister anweisen wird.

Zum Anhalten, Anbinden oder Anhängen der Schiffe darf sich nur der hiefür bestehenden Pfählen oder Zapfen bedient werden.

§. 69. In den Häfen kann nur während der §. 67. besagten Tagszeit und unter Aufsicht des Hafenmeisters aus-, ein- und umgeladen werden.

§. 70. Während dieser Aus-, Ein- und Umladezeit, und in so lange nicht das Schiff völlig leer ist, darf der Schiffer sein Fahrzeug nicht auf längere Zeit verlassen, als um sich mit den nöthigen Lebensmitteln oder anderen Bedürfnissen zu versehen, oder um Hafen-, Lagerhaus- oder Kanalgebühren zu entrichten.

§. 71. Das Aus-, Ein- und Umladen der Schiffe hat unter Aufsicht des Hafenmeisters und in einer Weise zu geschehen, daß die Schifffahrt und der übrige Hafendienst nicht gestört werde.

§. 72. Die Fahr- und Ziehwege im Hafen dürfen nicht zu Niederlagen oder Verkaufsstellen von Waaren benützt werden.

§. 73. Die zum Ein- und Ausladen dienenden Wägen, Karren u. dgl. haben die hiefür bestimmten Wege einzuhalten, und keine Störungen für den Hafendienst zu veranlassen.

§. 74. Zur Vornahme von Schiffsbauten oder Reparaturen hat der Hafenmeister den Schiffen den geeigneten Platz besonders anzuweisen.

§. 75. Für die Zeit des Stilliegens im Hafen ist das Steuerruder, wenn es der Hafenmeister verlangt, auszuheben.

§. 76. Den Schiffen ist zwar, wenn sie einen eingerichteten Heerd auf dem Schiffe haben, erlaubt, hierauf Feuer zu halten, jedoch soll dieses nicht vor 4 Uhr des Morgens angemacht und muß um 10 Uhr des Nachts gänzlich ausgelöscht sein.

§. 77. Pech, Theer u. dgl. darf in den Kanalhäfen nicht gekocht werden.

Der Hafenmeister wird hiefür besondere Orte anweisen.

§. 78. Außerhalb der Cajüte eines im Hafen liegenden Schiffes darf im Bereiche des Hafens weder geraucht, noch offen Licht gebrannt werden.

§. 79. Bei entzündlichen oder ätzenden Stoffen, als Schwefel, Salpeter, Salzsäure, Streichfeuerzeugen und Zünd-

hölzern u. s. f. bestimmt der Hafenmeister des Einladungsortes, ob sie in abgesonderten Fahrzeugen geführt werden müssen, oder mit andern Gütern verladen werden dürfen.

Im letzteren Falle ordnet der Hafenmeister die erforderlichen Vorsichtsmaßregeln an, denen sich der Schiffer zu unterwerfen hat.

§. 80. Liegt ein Schiff leer im Hafen, so soll dasselbe den anderen zum Aus-, Ein- oder Umladen bestimmten Schiffen den hiefür nöthigen Platz, welchen es eingenommen, überlassen, und sich dahin aufstellen, wo es der Hafenmeister bezeichnen wird.

Schiffe, welche die Ladung vollständig eingenommen haben, überlassen den zum Ein- oder Umladen angekommenen Schiffen den hiezu nothwendigen Platz.

§. 81. Im Falle mehr Schiffe im Hafen verweilen wollen, als dessen Raum gestattet, wird der Hafenmeister, mit Berücksichtigung der Zeit, in welcher die Schiffe angekommen sind, dann des Umstandes, ob und welche von ihnen eine schleunigere oder längere Aus- oder Einladezeit erfordern, die Plätze bezeichnen, welche die Schiffe im Hafen oder außerhalb desselben einzunehmen haben.

§. 82. Der Schiffer, welcher im Hafen zu verweilen gedenkt, hat sogleich nach seiner Ankunft dem Hafenmeister anzuzeigen, auf wie lange und zu welchem Zwecke er verweilen will.

Auf Vorlage der Schiffspapiere erhält derselbe einen Erlaubnißschein, auf welchem der Hafenmeister vor dem Wiederabfahren, die Zeit, Dauer und den Zweck des Aufenthalts bemerkt, und den Empfang der tarifmäßigen Hafengebühren bescheiniget.

§. 83. Die bloß durchfahrenden Schiffe zeigen dem Hafenmeister bei ihrer Ankunft im Hafen lediglich an, daß sie sich nicht aufhalten.

Es ist ihnen nicht gestattet, länger im Hafen zu verbleiben, als so lange der Hafenmeister die Schiffspapiere controlirt, oder das Schiff besichtiget.

Auch ist ihnen nicht erlaubt, in der Mündung des Hafens liegen zu bleiben, oder auf irgend eine Art die Schifffahrt zu oder aus dem Hafen zu hemmen.

§. 84. Bestehen für einzelne Häfen besondere Vorschriften, so ist sich nach diesen zu achten.

§. 109.

Anlande-Plätze.

§. 85. Alle oben im §. 67 bis einschließlich §. 80 und im §. 83, bezüglich der Häfen gegebenen Vorschriften, gelten auch für die Anlandplätze, in welchen der Schleußen- oder Kanalwärter den bezüglichen Dienst gleich einem Hafenmeister versieht.

Zum Verweilen an diesen Plätzen, für deren Benützung keine besondere Gebühren zu entrichten sind, genügt die mündlich ertheilte Erlaubniß der Schleußen- oder Kanalwärter.

§. 110.

Lagerhäuser.

§. 86. Zur Niederlage und Aufbewahrung von Gütern, welche entweder zur Versendung auf dem Kanale bestimmt sind, oder von Schiffen desselben ausgeladen werden, dienen die Lagerhäuser, über deren Benützung, unter Berücksichtigung der Zollgesetze und Verordnungen, ein eigenes Regulativ erlassen werden wird, dasselbe wird zugleich den Tarif der für Rechnung des Staates zu erhebenden Gebühren enthalten.

§. 111.

Strafbestimmungen

V. Absch. §. 87. Die Uebertretungen der Vorschriften über die Schifffahrt, sofern sie nicht in Vergehen oder Verbrechen übergehen, werden je nach der Art der Verletzung mit einer Geldbuße von 5 — 50 fl. oder mit Arrest von 3 — 14 Tagen bestraft. Beharrlicher Ungehorsam gegen schifffahrtspolizeiliche Vorschriften hat die Ausschließung des Schiffers oder Schiffreiters von der Kanalfahrt je nach Umständen auf bestimmte Zeit oder auf immer zur Folge.

§. 88. In Beziehung auf Verjährung, Zusammentreffen von Verletzungen der Schifffahrtsvorschriften mit Vergehen oder Verbrechen, auf Verwandlung der Geldstrafe zu Freiheitsstrafen, desgleichen auf Bestrafung der Bestechung und Widersetzlichkeit, auf Versuch, Hilfeleistung, Complott, kommen die desfalls bestehenden allgemeinen Gesetze zur Anwendung.

§. 89. Die Schiffer, und subsidiarisch die Schiffeigner, haften wegen aller Uebertretungen der Schifffahrtsvorschriften für die Handlungen des bei dem Schiffsdienste verwendeten Personales.

§. 90. Die Untersuchung und Aburtheilung der Uebertretungen, sowohl in Bezug auf die Strafe, als den Schadenersatz, steht den einschlägigen Districts-Polizeibehörden zu.

Das Verfahren und Instanzenverhältniß richtet sich nach den für die Polizeistraffälle bestehenden Normen.

§. 91. Die vorläufige Feststellung des Thatbestandes und Schadens durch ein Protocoll und die Ergreifung der allenfalls nach der Entdeckung sofort nothwendigen Sicherheitsmaßregeln erfolgt durch den Schleußen- oder Kanalwächter (Einnehmer, Hafenmeister oder Lagerhausverwalter), welcher die Uebertretung entdeckt hat, oder welchem solche angezeigt wurde.

Ausländische Schiffer, welche einer Uebertretung angeschuldiget sind, dürfen nicht eher abfahren, bis sie wegen der Strafe, Kosten und Schäden hinlängliche Sicherheit geleistet haben.

§. 92. Das von dem benannten Kanalpersonale über den Thatbestand aufzunehmende Protocoll soll den Namen der anwesenden Personen, die Angabe des Vorfalles mit allen Umständen und die Unterzeichnung der Anwesenden, oder die Erwähnung, warum sie nicht haben unterzeichnen wollen oder können, enthalten, und zunächst an den betreffenden Sectionsbaubeamten eingesendet werden, von dem es mit einem förmlichen Antrage begleitet an die Districts-Polizeibehörde gelangt.

Gleichzeitig hat der Sectionsbaubeamte den Antrag sammt Abschrift des Protocolls der Centralverwaltung vorzulegen. Der hierauf erfolgte, mit Entscheidungsgründen versehene Beschluß der Districts-Polizeibehörde wird unmittelbar der Kanalverwaltung in legaler Ausfertigung mitgetheilt, und ihr überlassen, die Berufung hingegen entweder selbst oder durch den Sectionsbaubeamten zu ergreifen.

§. 93. Von den Strafgeldern hat derjenige, der die Uebertretung anzeigt, ein Viertheil zu empfangen; die übrigen drei Viertheile fallen in die für das Kanal-Unterpersonale errichtete Unterstützungskasse.

§. 94. Da nach §. 4. Ziff. 2. der Statuten der Actiengesellschaft der Kanal auch für Floßfahrt ungehindert benützt werden kann, so bleiben die näheren Bestimmungen für den Fall, daß die Floßfahrt auf dem Kanale wirklich stattfinden wird, vorbehalten.

§. 95. Die bezüglich der kgl. Postanstalt und deren Gerechtsame, dann des Land- und Wasserbotenwesens, so wie bezüglich des Transportes gewisser Gattungen von Waaren und Gegenständen bestehenden Vorschriften kommen neben den die Kanalschifffahrt betreffenden Bestimmungen in Anwendung.

Insbesondere gilt dieses von der Allerh. Verordnung vom 16. November 1822, die Land- und Wasserboten-Ordnung betreffend (Reg. Bl. 1822. S. 1129), von jener vom 1. Mai 1841, die Aufsicht auf die Schießpulvertransporte betreffend (Reg. Bl. 1841. S. 310—314), dann von der Bekanntmachung des kgl. Ministeriums des Hauses und des Aeußern vom 7. Dezember 1839, den Transport von arsenikalischen und andern metallischen Giftstoffen auf dem Rhein betreffend (Reg. Bl. 1839. S. 887—992), welche Bestimmungen anmit auf den Ludwigskanal für anwendbar erklärt werden.

III. Abth. I. Absch. §. 96. Für Benützung des Ludwigkanals und seiner Häfen werden Gebühren erhoben, Festsetzung u. Erhebung der Gebühren.

deren Tarif bekannt gemacht und von Zeit zu Zeit revidirt wird. — Den Kanalgebühren unterliegt jedes, den Kanal befahrende Schiff; den Hafengebühren nur jenes, welches sich in einem Hafen des Kanales aufhält.

§. 97. Für die Eichung der Schiffe und für die Benützung der Lagerhäuser sind die Gebühren nach den bezüglichen besondern Bestimmungen zu entrichten.

§. 113.

Kanal-Gebühren.

II. Abſch. §. 98. Beladene und unbeladene Schiffe entrichten die Kanalgebühr an der ersten von ihnen berührten Erhebungsstelle für die ganze Kanalstrecke, welche sie ohne Ladung und beziehungsweise mit unveränderter Ladung zurücklegen werden.

Schiffe, welche auf ihrer Fahrt eine Erhebungsstelle nicht berühren, bezahlen die Kanalgebühren vor ihrer Abfahrt an der dem Abfahrtsorte am nächsten liegenden Erhebungsstelle.

§. 99. Die Rückvergütung von Kanalgebühren findet nicht Statt.

§. 100. Die Erhebung der Kanalgebühren geschieht auf dem Grunde eines Fahrscheines, welchen der Schiffer in allen Fällen noch vor seiner Abfahrt, unter Vorlage der Schiffspapiere, zu erholen hat. Erfolgt die Abfahrt von einer Erhebungsstelle, oder in deren Nähe, so wird dieser Schein von dem Einnehmer ausgestellt. Erfolgt dagegen die Abfahrt von einem Orte zwischen zwei Erhebungsstellen, so hat ihn der betreffende Schleußen- oder Canalwärter zwar auszustellen, die definitive Feststellung desselben jedoch geschieht durch den Einnehmer der nächsten Erhebungsstelle der Fahrt.

§. 101. Jede Aus-, Ein- oder Umladung während der Fahrt, wird auf dem genannten Scheine vorschriftsmäßig aufgezeichnet, und es sind hienach die Kanalgebühren immer wieder von Neuem zu berechnen.

§. 102. Der Fahrschein ist bei jeder Schleuße dem

Schleußenwärter vorzulegen und von ihm unterzeichnen zu lassen.

Derselbe wird kein Schiff durchschleußen, ehe sich der Schiffer über die gehörige Entrichtung der Kanalgebühren ausgewiesen hat.

§. 103. Der Fahrschein soll enthalten:

1. den Namen des Schiffes,
2. den Namen und Wohnort des Schiffeigenthümers und des Schifführers,
3. die Maße des Schiffes,
4. den Tiefgang, wenn es leer ist und wenn es volle Ladung hat (nach Inhalt des Aichscheines),
5. seine Ladungsfähigkeit,
6. Gattung und das Gewicht der Ladungsgegenstände,
7. die Bezeichnung der Frachtbriefe,
8. den Tiefgang, mit welchem das Schiff abfährt,
9. den Ort der Abfahrt.

§. 104. Zur Erleichterung des Localverkehrs auf kurzen Kanalstrecken, werden einfache Vorweise statt der Frachtscheine ausgestellt.

§. 105. Die Schiffer sind verpflichtet, dem Kanalpersonale auf Anfordern alle Schiffspapiere vorzulegen, und sie in den Stand zu setzen, sich von der Wahrheit derselben durch Besichtigung des Schiffes zu überzeugen.

§. 106. Den Einnehmern ist es zur Pflicht gemacht, die Schiffer ohne Aufschub abzufertigen.

Jede Ueberschreitung des Tarifs wird auf das strengste bestraft.

§. 107. Remunerationen oder Geschenke für Dienstleistungen des Kanalpersonales sind, unter Bezugnahme auf die strafgesetzlichen Bestimmungen über Bestechung und unerlaubte Geschenkannahme, durchaus verboten.

§. 114.

Hafen-gebühren.

III. Absch. §. 108. Wenigstens eine Stunde vor der Abfahrt hat der Schiffer, nach Vorschrift des §. 81., die Hafengebühren zu bezahlen. Der hierüber erhaltene Schein ist an jeder Erhebungsstelle dem Einnehmer und in jedem Hafen dem Hafenmeister vorzulegen und attestiren zu lassen.

§. 115.

Strafbestimmungen.

IV. Absch. §. 109. Wer Schifffahrtsabgaben defraudirt, hat den vierfachen Betrag derselben als Strafe, welche niemals unter zwei Gulden betragen soll, zu bezahlen; falls nicht die Uebertretung in ein Vergehen oder Verbrechen übergeht.

Im Wiederholungsfalle wird diese Strafe verdoppelt. Nebst der Strafe hat der Schiffer in allen Fällen die Abgaben besonders zu entrichten.

§. 110. Uebertretungen gegenwärtiger Verordnung, in welchen es sich nicht um Defraudation von Schifffahrtsabgaben handelt, desgleichen Verletzungen derjenigen Bestimmungen, welche in Bezug auf die Mittel bestehen, sich von der gehörigen Entrichtung der Schifffahrtsabgaben zu versichern, werden nach §. 87 — 93 behandelt und bestraft.

§. 111. Die §§. 88 bis einschließlich 93 finden auch bezüglich der im §. 109 bezeichneten Defraudationen Anwendung.

§. 112. Ein erstmaliger Defraudant kann sich dem Ausspruche des nach §. 91 zur Feststellung des Thatbestandes berufenen Kanalbediensteten freiwillig unterwerfen und an solchen die Geldstrafe erlegen.

In diesem Falle hat der Kanalbedienstete aus der nächsten Gemeinde den Vorsteher oder dessen Stellvertreter als Zeugen beizuziehen, und in dessen Gegenwart ein Protocoll aufzunehmen, welches enthält:

1. die Art und Weise, in welcher die Defraudation begangen wurde,

2. die bestimmte, den §. 109 entsprechende Strafe,
3. die Erklärung des Uebertreters, daß er vorziehe, der Strafe sich sogleich zu unterwerfen,
4. den hierauf gefaßten Beschluß,
5. die Bemerkung, daß der Uebertreter die Strafe wirklich bezahlt, oder für die Bezahlung Sicherheit geleistet habe,
6. die Bemerkung, daß die Warnung vor der Rückfallsstrafe geschehen sei,
7. die Unterschrift des Uebertreters und des Zeugen.

§. 116.

Besondere Bestimmungen.

§. 113. Schiffe, welche regelmäßige Fahrten mit gleichmäßigen Ladungen machen, werden nach den hiefür im Wege besondern Uebereinkommens oder besonderer Anordnung festzusetzenden Bestimmungen behandelt.

§. 117.

Verzeichniß der Kanal-Sectionen mit ihrem Unterpersonale und den Stations-Orten.	Schleußen		Schleußen- u. Kanalwärter-Häuser.		Zahl der Schleußen-Kanal-Wärter.	Kanalhaltungen (Kanaltheile zwischen zwei Schleußen)		
	Zahl.	Lage derselben.	Zahl.	Lage derselben.		Zahl.	Lage derselben.	Länge in Schuhen.
I. Section Beilngries.								
1ster Einnehmer zu Kelheim, zugleich Schleußenwärter, Hafenmeister und Lagerhausverwalter.								
	1	bei Kelheim.	1	bei Kelheim.	1	0	Ausmündung in die Donau . . .	377
						1	zwischen Kelheim u Schelleneck mit dem Hafen Kelheim .	19,704
	2	bei Schelleneck	2	bei Schelleneck	2	2	zwischen Schelleneck und Riedenburg, mit einer Anlände bei Schelleneck . . .	36,450
	3	bei Riedenburg	3	bei Riedenburg	3	3	zwischen Riedenburg u. Griesstetten, mit Anlandeplätze b. Riedenburg u. Dietfurt	60,490
	4	bei Griesstetten	4	bei Griesstetten	4	4	Töging mit einem Anlandeplatz (untere)	3367
2ter Einnehmer zu Töging, zugleich Schleußenwärter.								
	5	b. Töging (unt.)	3	bei Töging .	5	3	bei Töging (mittlere)	1436
	6	b. „ (obere)				6	„ Töging (obere)	1000
	7	b. Ottmaringen (unterste)				7	„ Ottmaringen (untere)	1450
	8	„ „ (untere)	6	b. Ottmaringen	6	8	„ „ (mittlere)	2665
	9	„ „ (mittl.)				9	„ „ (obere)	1096
	10	„ „ (obere)				10	am Arzberg (untere)	1875
	11	am Arzberg (untere)	7	am Arzberg (untere)	7	11	„ „ (mittlere)	2000
	12	„ „ (mittl.)	8	„ „ (oberes)	1	12	„ „ (obere)	3075
	13	„ „ (obere)	9	„ „ (oberst.)	8	13	Zwischen Beilngries und Plankenstetten, mit einer Anlände bei Beilengries .	33,092
3ter Einnehmer zu Beilngries, zugleich Kanalwärter und Lagerhausverwalter.								
		Im Lagerhaus	—	2				
	14	bei Berching (untere)	10	bei Berching (unteres)	9	—	14	bei Berching mit einem Anlandeplatz	4250
	15	bei Berching (obere)	11	bei Berching (oberes)	10	—	15	zwischen Wegscheid u. Polanden . . .	22,430
			12	Wegscheid. .	—	3			

Schleußen		Schleußen- u. Kanalwärter-Häuser.		Zahl der	Kanalhaltungen (Kanaltheile zwischen zwei Schleußen)		
Zahl.	Lage derselben.	Zahl.	Lage derselben.	Schleußen: Kanal; Wärter.	Zahl.	Lage derselben.	Länge in Schuhen.
II. Section Neumarkt.							
16	bei Mühlhausen	13	b. Mühlhausen	11	16	bei Mühlhausen .	4539
17	„ Weihersdorf	14	b. Weihersdorf	12	17	„ Weihersdorf .	1366
18	„ Wappersdorf (untere)				18	„ Wappersdorf (untere)	1154
19	„ „ (mittlere)				19	„ „ (mittlere)	1350
20	„ „ (obere)	15	b. Wappersdorf	13	20	„ „ (obere)	7352
21	„ Greiselbach	16	b. Geiselbach	14	21	„ Wangen . .	1436
22	„ Schliersermühle				22	„ Geiselbach .	4887
23	„ Sengenthal	17	b. Sengenthal	15	23		
4ter Einnehmer bei Neumarkt, zugleich Hafenmeister, Kanalwärter und Lagerhausverwalter.							
		18	bei Neumarkt	4		Kanalhafen bei Neumarkt . . .	82,015
		19	„ Kettenbach	5		Theilungs- od. oberste Haltung . .	
5ter Einnehmer bei Rasch, zugleich Kanalwärter und Lagerhausverwalter.							
			bei Rasch im Lagerhaus .	6		Anlandeplatz b. Rasch	
24	b. Rieblingshof	20	b. Rieblingshof	16	24		
25	„ „ (untere)	21	„ „ (untere)	17	25	bei Rieblingshof .	911
26	a. Mühlbachthal (obere)				26	am Mühlbachthale (obere)	1002
27	„ „ (mittlere)				27	„ „ (mittlere)	1100
28	„ „ (untere)	22	ober d. Pfeifferhütte . .	18	28	„ „ (untere)	1876
29	b. Pfeifferhütte (obere)				29	bei der Pfeifferhütte (obere)	1335
30	„ „ (mittl.)				30	„ „ (mittl.)	1275
31	„ „ (untere)	23	unterhalb der Pfeifferhütte	19	31	„ „ (untere)	1226
32	„ Oberlindelbg (obere)				32	bei Oberlindelburg. (obere)	1155
33	„ „ (untere)				33	„ „ (untere)	1272
34	„ Unterlindelb. (obere)	24	bei Unterlindelburg . . .	20	34	bei Unterlindelburg (obere)	1241
35	„ „ (mittl.)				35	„ „ (mittlere)	1250
36	„ „ (untere)				36	„ „ (untere)	1247
37	„ „ (unterste)	25	unter Unterlindelburg . .	21	37	„ „ (unterste)	1518
38	„ Schwarzenbr. (oberste)				38	„ Schwarzenbruck (oberste)	1000
39	„ „ (obere)				39	„ „ (obere)	1008
40	„ „ (mittl.)	26	Seitwärts Schwarzenbruck	22	40	„ „ (mittlere)	1040
41	„ „ (untere)				41	„ „ (untere)	1250
42	„ „ (unterst.)				42	„ „ (unterste)	1750

Schleußen		Schleußen- u. Kanalwärter-Häuser.		Zahl der Schleußen-Kanal-Wärter.	Kanalhaltungen (Kanaltheile zwischen zwei Schleußen)		
Zahl.	Lage derselben.	Zahl.	Lage derselben.		Zahl.	Lage derselben.	Länge in Schuhen.
43	b. Gsteinach (ob.	27	seitw. Gsteinach	23	43	bei Gsteinach (obere)	1265
44	„ „ (mittl.)				44	„ „ (mittlere)	1253
45	„ „ (untere)				45	„ „ (untere)	1000
46	„ Schwarzenb. (obere)	28	a. d. Schwarzach	24	46	„ Schwarzenbach (obere)	1000
47	„ „ (mittl.)				47	„ „ (mittlere)	1000
48	„ „ (untere)				48	„ „ (untere)	1250
49	„ Nerret (obere	29	bei Nerret	25	49	„ Nerret (obere)	1000
50	„ „ (mittl.)				50	„ „ (mittlere)	1144
51	„ „ (untere)				51	„ „ (untere)	2841
52	„ „ (unterste)	30	unter Nerret	26	52	„ „ (unterste)	2000
			III. Section Nürnberg.				
53	ob. dem Kugelhammer .				53	ob. dem Kugelhammer . . .	5484
54	bei Röttenbach St Wolfgang	31	bei Röttenbach		54	bei Röttenbach St. Wolfgang . .	3243
		32	St. Wolfgang	27			
55	bei Kornburg (obere)	33	„ Wendelstein	7	55	„ Wendelstein und Kornburg.	16,280
56	„ „ (untere)		„ Kornburg	28	56	„ Kornburg . .	1500
57	„ Worzeldorf (obere)	34	ob. Worzeldorf	29	57	„ Worzeldorf (ob.)	1500
58	„ „ (mittl.)				58	„ „ (mittlere)	1277
59	„ „ (untere,	35	bei Worzeldorf	30	59	„ „ (untere)	1475
60	„ Pillenreuth				60	„ Pillenreuth .	1500
61	„ Königshof (obere)	36	„ Königshof	31	61	„ Königshof (obere	2750
62	„ „ (untere)				62	„ „ (untere)	3345
63	a. Brunnenbach	37	seitw. Majach (ob.	32	63	am Brunnenbach.	3650
64	bei Majach .	38	seitw. Majach (untere)	33	64	bei Majach . . .	5750
65	im Reichswald				65	im Reichswald .	1750
66	bei Gibitzenhof	39	bei Gibitzenhof	34	66	b. Gibitzenhof (obere)	4000
67	„ Sandreuth				67	„ „ (untere)	4250
68	„ Gostenhof	40	„ Gostenhof	35	68	„ Steinbühl . .	3000
			6ter Einnehmer zu Gostenhof, zugleich Schleußenwärter, Hafenmeister und Lagerhausverwalter.				
69	b. Eberhartshof (obere)	41	b. Eberhartshof	36	69	Unter Gostenhof mit dem Kanalhafen für Nürnberg . . .	6000
70	„ „ (untere)				70	bei Eberhartshofen	3500
71	an der Fürther-straße .	42	an der Fürther-straße . .	37	71	„ Lay . . .	2395

Schleußen.			Schleußen- u. Kanalwärter-Häuser.		Zahl der Schleußen- Kanal-Wärter.	Kanalhaltungen (Kanaltheile zwischen zwei Schleußen.)		
Zahl.	Lage derselben.		Zahl.	Lage derselben.		Zahl.	Lage derselben.	Länge in Schuhen.
7ter Einnehmer bei Fürth, zugleich Kanalwärter, Hafenmeister und Lagerhausverwalter								
72	bei	Kronach . .	43	im Lager-Haus am Fürther Hafen bei Kronach . .	38	8 72	bei Poppenreith mit dem Fürther Kanalhafen.	17610
IV. Section Bamberg.								
73	bei	Herbolshof (obere)	44	bei Herbolshof	39	73	bei Steinach	6305
						74	unter Herbolshof .	1250
74	„	Herbolshof (untere)		„ Gründlach	40	75	bei Gründlach . . .	5000
75	„	Gründlach	45			76	bei Eltersdorf . .	15015
			46	„ Eltersdorf	9	77	unter Bruck	4125
76	„	Bruck . .	47	„ Bruck . .	41	78	bei der Neumühle .	2577
77	„	Neumühle	48	„ d. Neumühle	42			
78	„	Erlangen (obere)	49	ober Erlangen	43			
8ter Einnehmer bei Erlangen, zugleich Schleußenwärter, Hafenmeister und Lagerhaus-Verwalter								
79	bei	Erlangen (obere)	50	bei Erlangen .	44	79	bei Erlangen (obere) mit dem Kanalhafen für Erlangen . . .	2828
80	a. d	Windmühle (obere)	51	a. d. Windmühle	45	80	Erlangen (untere)	6368
81	„ „	„ (untere)				81	an der Windmühle	
			52	bei der Bayersdorfer Mühle .	10	82	zwisch. d. Windmühle bei Erlangen und dem Kreutzbach unter Bayersdorf	28748
82	am	Kreutzbach	53	am Kreutzbach	46			
			54	unterh. Kersb	11			
83	bei	Vorchheim (obere)	53	bei Vorchheim (obere)	47	83	zwischen Kersbach u. Vorchheim	10374

Schleußen		Schleußen- u. Kanalwärter-Häuser.		Zahl der		Kanalhaltungen (Kanaltheile zwischen zwei Schleußen.)		
Zahl.	Lage derselben.	Zahl.	Lage derselben	Schleußen-	Kanal- Wärter.	Zahl.	Lage derselben.	Länge der Schuhen.
9ter Einnehmer bei Vorchheim, zugleich Schleußenwärter, Hafenmeister und Lagerhaus-Verwalter.								
84	bei Vorchheim (untere)	56	bei Vorchheim) (untere)	48		84	bei Vorchheim . . .	1433
85	„ Neuses(obere)	57	unterh. Vorchh.		12	85	zwischen Vorchheim und Neuses . . .	14822
86	„ „ (unt.)	58	bei Neuses (ob.)	49		86	bei Neuses	7219
		59	bei Neuses (unt.)	50				
87	„ Hirscheid . .	60	bei Altendorf		13	87	„ Altendorf	14430
		61	bei Hirscheid .	51				
88	„ Strullendorf	62	unter Hirscheid		14	88	„ Hirscheid	17875
89	am Hauptsmoor	65	b. Strullendorf	52				
90	bei Buchhof .	64	am Hauptsmoor	53		89	am Hauptsmoor . .	5625
91	in Bamberg .	65	am Buchhof .	54		90	bei Buch	8675
		66	in Bamberg .	53		91	der Regnitzarm zwischen dem Bucher-Wehr u. Bamberg	9107
10ter Einnehmer, zugleich Schleußenwärter, Hafenmeister und Lagerhaus-Verwalter								
						92	Nonnengraben in Bamberg zugleich Kanal-Hafen für Bamberg, Ende am Krahnen in Bamberg . . .	1877
Im Ganzen bei 10 Erhebungsstellen								
91	Schleußen.	66	Häuser.	55 Schleußenw.	14 Kanalwärter	92	Kanalhaltungen . . oder 23 1/2 Meilen	594937 Schuh Länge

Ausz. v. d. Kgl. Allh. Verord. v. 9. Jänner 1842.
Kgl. Bay. Reg. Bl. 1842. Nro. 6. S. 161—216.

§. 118.

Floßfahrt auf dem Ludwigs-kanal.

Die Länge eines Floßes darf nicht über 110 Fuß und seine Breite nicht über 15 Fuß 5 Zoll betragen.

Die Flöße müssen an den vordern und hintern Enden durch feste Querhölzer fest verbunden sein.

Die Ecken der äussern Bäume eines jeden Floßes müssen sowohl von den vordern als hintern Enden abgerundet sein.

Auf dem Kanale dürfen sich Flößer keiner Schifferstacheln bedienen; statt dieser sind Stangen mit gut befestigten Scheiben von wenigstens 4 Zoll im Durchmesser und abgerundeten Kanten anzuwenden.

Eine Ausnahme von den Bestimmungen unter §. 4 findet in den zum Kanale gehörigen Theilen der Altmühl und der Regnitz statt, doch dürfen auch in den an diesen Flüßen liegenden Schleußen-Kanälen und Schleußen, dann an den Brücken und sonstigen Kunstbauten keine Stacheln oder Hacken angesetzt werden.

Auf jedem Floß müssen sich wenigstens zwei mit solchen Vorrichtungen versehene Flößer befinden, um denselben, vorzüglich bei Wind, von den Ufern abhalten zu können.

Wollen sich die Flößer zum Steuern sogenannter Streichen bedienen, so ist dieß vorläufig gestattet.

Die Gebühren für den Floß und seine Oberlast sind das Doppelte der für die Schifffahrt festgestellten Tarifsätze.

Nürnberg, 21. Oktober 1843.

Klg. Kanal-Bauinspektion, als interimist. Kanalverwaltung.

Intell.-Bl. v. Okt. 1843. Nr. 49. S. 1504.

§. 119.

Aichung der den Ludwigskanal befahrenden Schiffe.

Art. 1. Zur Aichung der Ludwigskanal-Schiffe soll zu Nürnberg eine kgl. Aichbehörde niedergesetzt und diese aus einem Aichbeamten und einem Aichdiener gebildet werden.

Art. 2. Die Aichung der erwähnten Schiffe wird nach der desfallsigen Uebereinkunft der Rheinufer-Staaten vom Jahre 1838 (Reg. Bl. v. 28. Dez. 1838. S. 973) §. 1. für die

Rheinschiffe festgesetzten Normen und nach den hiefür bestehenden Instruktionen in Beisein des Schiffeigners oder des Schifführers vorgenommen.

Art. 3. Die Schiffsaichung findet in dem Kanalhafen bei Nürnberg zu jeder Zeit, in den Kanalhäfen von Bamberg und Kellheim aber nur in den Monaten März und Juli statt.

Der Aichbeamte hat für den letztern Fall den Tag seiner Ankunft und die Dauer seines Aufenthalts in Bamberg und Kellheim eine angemessene Zeit vorher bekannt zu machen.

Art. 4. Ausnahmsweise kann die Schiffsaiche auf Verlangen auch in einem andern Kanalhafen oder auser der oben bestimmten Zeit (Art. 3.) in den Kanalhäfen zu Bamberg und Kellheim geschehen, in welchem Falle jedoch neben den im Art. 13. festgesetzten Gebühren die regulativmäßigen Diäten und Reisekosten für das Aichpersonale zu bezahlen sind.

Art. 5. Die Schiffseigner oder Schiffsführer haben das Gesuch um Aichung ihres Schiffes schriftlich zu stellen, und mit diesem Gesuche zwei gleichlautende, von ihnen eigenhändig unterschriebene Verzeichnisse sämmtlicher Geräthschaften und beweglicher Gegenstände, die sich auf dem Schiffe befinden und zur Führung desselben oder zur Verpackung und Sicherheit der Ladung erforderlich sind, zu überreichen.

Sämmtliche Gegenstände müssen einzeln und das Gewicht eines jeden derselben so genau als möglich angegeben seyn.

Art. 6. Der Aichbeamte hat darüber zu wachen, daß die Steuerruder der Kanalschiffe nach Form der am Rheine üblichen beschaffen sind, und während der Aichung nebst Helmstange eingehangen bleiben, desgleichen, daß zu dieser Zeit alle in dem Geräthschaften-Verzeichniß aufgeführten nothwendigen Gegenstände auf dem Schiffe und am gehörigen Orte vorhanden sind, und daß die nicht nothwendigen vor der Aichung entfernt werden.

Art. 7. Während die Aichbehörde mit der Constatirung des wenigstens auf $3^1/_2$ Centimeter zu stellenden Wasserstandes

auf dem Schiffsboden und mit der Bestimmung der untern oder obern Wasserlinie beschäftiget ist, hat der Schiffseigner oder Schiffsführer das Fahrzeug genau in die von dem Aichbeamten für angemessen erachtete Lage zu bringen.

Art. 8. Die dem Schiffe bei der Aichung zu gebenden Zeichen sind:

1) zwei 5 Centimeter lange und 2 Centimeter breite Aichklammern von Eisen, auf welchem die Buchstaben L. C. A. (Ludwigs-Canal-Aiche) und eine die Mitte haltende horizontale Linie eingravirt sind, wodurch die Linien der höchsten Ladungsfähigkeit und der Einsenkung des leeren Schiffes mit den Geräthschaften bezeichnet werden.

Neben der Aichkammer für die Linie der höchsten Ladungsfähigkeit befindet sich dasselbe Zeichen in die Schiffswand eingebrannt,

2) die durch sogenannte Aichnägel gebildete Scala, welche der Aichbeamte, nachdem er die Linie von der Einsenkung des leeren Schiffes bis zu dem Ladungspunkte mit einem besonders dazu eingerichteten Instrumente genau nach dem Meter-Maße eingetheilt hat, von Decimeter zu Decimeter einschlägt, und eben so die Zwischenabtheilungen von 5 Decimeter durch kleinere Nägel bezeichnet.

Bei den Schiffen der **V.** und **VI.** Klasse, nach §. 26 der Kanalordnung, ist die Aich-Scala an jeder Schiffsseite einfach, bei den Schiffen der **I.** bis **IV.** Klasse aber an jeder Seite doppelt anzubringen.

Die vorerwähnten Aichzeichen können nur von der Aichbehörde angelegt und bei vorkommendem Abgange ergänzt werden.

Auffer diesem Zeichen hat jeder Schiffer an seinem Fahrzeuge unter der obern Kante der Schiffswand, neben dem Steuerruder, die in dem §. 28 der Kanalordnung vorgeschriebene Aufschrift anzubringen L. C. A. mit der Aichnummer beifügen zu lassen.

Art. 9. Ueber die Vornahme der Schiffsaiche wird ein vom Schiffseigner oder Schiffsführer zu unterzeichnendes Protokoll aufgenommen.

Auf Grund dieses Protokolls hat der Aichbeamte die vorschriftsmäßige Berechnung der Ladungsfähigkeit des Fahrzeuges nach seinen verschiedenen Einsenkungen, nach Zollzentnern ausgedrückt, aufzustellen, und den Aichschein nach dem, dem vorschriftsmäßigen Formular lit. **B.**, unter Anfügung des Duplicats des nach Art. 5. vorgelegten Verzeichnisses, nach dessen Richtigstellung auszufertigen.

Art. 10. Dem Schiffseigenthümer steht es jeder Zeit frei, bei der kgl. Centralverwaltung eine Revision der Schiffsaiche zu begehren, die sodann von einem durch den Vorstand der genannten Behörde hiezu beauftragten Sectionsbeamten vorgenommen wird.

Wenn das Ergebniß der Revision mit jenem der ersten Vermessung übereinstimmt, oder von diesem um nicht mehr als 1 % abweicht, so hat der Schiffseigenthümer und beziehungsweise der Schiffsführer die Kosten zu tragen.

Art. 11. Die kgl. Kanalverwaltung und die Sections-Baubeamten sind befugt, jedes auf dem Kanale fahrende Schiff der Aichrevision zu unterwerfen, wofür jedoch dem Schiffer nur dann Kosten erwachsen können, wenn er selbst zu der Vornahme dieser Revision schuldhafte Veranlassung gegeben hat.

Art. 12. Schiffer, welche an ihren geaichten Schiffen eine Reparatur oder Veränderung vorgenommen haben, die auf den Aichgehalt Einfluß äußern, sind verbunden, hievon der Aichbehörde unverzüglich schriftliche Anzeige zu machen und das Schiff einer Aichbesichtigung zu unterstellen.

Findet sich, daß die Einsenkung oder Aiche keine Aenderung erlitten hat, so ist dieses von dem Aichbeamten in dem Aichschein zu beurkunden, andernfalls eine neue Aichung vorzunehmen und ein neuer Aichschein gegen Zurücknahme des frühern auszustellen.

Im Uebrigen ist es den Schiffseignern und Schiffsführern unbenommen, so oft sie glauben, daß sich die Einsenkung oder Aiche des Schiffes durch den längern Gebrauch oder aus andern Ursachen verändert hat, um eine Aichbesichtigung nachzusuchen.

Art. 13. Jeder Aichschein ist durch den Vorstand der Aichbehörde, nach gesetzlicher Vorschrift, auf einem 15 kr. Stempelbogen auszufertigen.

An Aich- und Ausfertigungs-Gebühren ist, einschließlich aller vorbereitenden Handlungen, von dem Schiffseigner nach Verhältniß der Ladungsfähigkeit des Fahrzeuges zu entrichten:

von Schiffen bis	50	Ztr. einschließlich	. . .	2	fl.
" " zu	151	— 300	Ztr. einschließlich	3	fl.
" " "	301	— 500	" "	4	fl.
" " "	501	— 750	" "	5	fl.
" " "	751	— 1000	" "	6	fl.
" " "	1001	— 1200	" "	7	fl.
" " "	1201	— 1500	" "	8	fl.
" " "	1501	— 1800	" "	9	fl.
" " "	1801	— 2000	" "	10	fl.
" " "	2001	— 2200	" "	11	fl.
" " "	2201	— 2400	" "	12	fl.
" " "	2401	— 2600	" und darüber	13	fl.

Bei den, gemäß Art. 10. und Art. 12. vorgenommenen Aichbestimmungen wird nur die Hälfte vorstehender Gebühren erhoben.

Art. 14. Die Aich- und Ausfertigungs-Gebühren hat der Vorstand der Aichbehörde bei der Ausstellung des Aichscheines zu erheben, und sofort an den Hafenmeister am Kanalhafen zu Nürnberg hinüber zu geben.

Letzterer hat über die eingehenden Gebühren besondere Kassa und Rechnung zu führen, und dieselben an die Kanalkasse abzuliefern. Alles dieses nach Maßgabe der desfalls zu ertheilenden besondern Dienstinstruktionen.

Art. 15. Jede eigenmächtige Verrückung oder Veränderung der Aichkammern, der Aichscala, der Aufschriften oder Ziffern, wird nach §. 87—93 der Kanalordnung bestraft.

Das von dem Kanal-Unterpersonale nach §. 91. der Kanalordnung aufgenommene Protokoll über den Thatbestand ist zunächst an die kgl. Aichbehörde einzusenden, von welcher es durch §. 92. ebendaselbst vorgezeichneter Weise an die Kanalsection Nürnberg gelangt.

Art. 16. So oft die Aichkennzeichen durch kleine Reparaturen, Schiffsbetheerungen oder aus andern zufälligen Gründen verloren gegangen oder unkenntlich geworden sind, soll dieses vom Schiffer ungesäumt der Aichbehörde angezeigt und um deren Wiederherstellung nachgesucht werden. Diese Anzeige findet auch in dem Falle statt, wenn der Aichschein verloren gegangen ist, damit auf Grund des Aichprotokolles (Art. 9) eine neue Ausfertigung ertheilt werde.

Art. 17. Schiffer, welche zu der Vornahme der Schiffsaiche mit einem nicht geaichten Fahrzeuge den Kanal zu befahren genöthiget sind, haben sich vorher in Folge der nach Art. 5. gemachten Anmeldung mit schriftlichen Vorweisen von Seite der kgl. Aichbehörden zu versehen, worin der Zweck dieser Reise bezeichnet ist.

Sie dürfen auf dieser Fahrt nur solche Güter laden; bezüglich deren sie sich über Gewicht und Gattung der Gegenstände genau auszuweisen vermögen.

Ausz. aus d. Ausschr. d. kgl. Minist. d. Inn. u. d. Finanz. v. 25. März 1843.
Kgl. Reg. Bl. 1843. Nr. 9. S. 170—180.

§. 120.

Nähere Bestimmung d. §. 87 der Kanalordnung, bezüglich der polizeilichen Bestrafung.

In der Kanalordnung vom 9. Jänner 1842 ist in der 2ten Abtheilung der Abschnitt VI. „Strafbestimmungen" (§. 94—95) irrig als Abschnitt V. und beziehungsweise Abschnitt VI. bezeichnet; da ist in §. 87 des besagten Abschnittes VI. nach den Worten: „die Ueber-

tretungen der Vorschriften über die Schifffahrt," einzuschalten: „so wie die sonstige Benützung der Kanalanlagen;" welches, in Folge Allerh. Ermächtigung, mit dem Anfügen bekannt gemacht wurde, daß alle Bestimmungen des Abschnittes VI. der II. Abtheilung der Kanalordnung auch auf die Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über die Benützung der Kanalanlagen Abschnitt V. anwendbar seien.

Ausschr. d. kgl. Minist. d. Inn. v. 29. Aug. 1843.
Kgl. Reg. Bl. 1843. Nr. 36. S. 713.

§. 121.

Vollzug der Kanalordnung.

Nachdem der Ludwigskanal der Befahrung auf seiner ganzen Länge von Kellheim bis Bamberg eröffnet ward, wurde durch kgl. Ministerialausschreibung vom 9. November 1845 verordnet, daß nunmehr die Ludwigskanal-Ordnung vom 9. Jänner 1842 in allen ihren Theilen bezüglich des ganzen Ludwigskanals in Wirksamkeit zu treten habe.

Kgl. Reg. Bl. 1845. Nr. 44. S. 791.

XI.

Donau-Schifffahrt in Oesterreich.

§. 122.

Vorsichtsmaßregeln beim Durchfahren der Schiffe durch die Linzer Donaubrücke auch auf der linken Stromseite.

Zur Beseitigung allfälliger Zweifel fand sich die k. k. oberennsische Regierung veranlaßt, kund zu machen, daß die durch das Circulare vom 17. Okt. 1836, Z. 21,853, angeordneten Vorschriftsmaßregeln beim Durchfahren der Schiffe durch die Linzer Donaubrücke, bei Vermeidung der in jenem Circulare festgesetzten Strafen, auch dann beobachtet werden müssen, wenn ein Schiff auf der linken Stromseite, d. i. auf der Seite des Marktes Urfahr die Brücke passiren soll.

Da übrigens die Handhabung der Strompolizei in der Gegend des Marktes Urfahr dem District-Commissariate Wilberg als Ortsobrigkeit zusteht, und nur insoferne plötzliche

Anordnungen nothwendig würden, wegen Entlegenheit des Districts-Commissariats, dem Marktgerichte Urfahr übertragen wird, so kommt die im §. 1. des Cirkulars vom 17. Okt. 1836 vorgeschriebene schriftliche Bewilligung zum Durchlassen der Schiffe am Seile, wenn dieß auf der linken Stromseite geschehen soll, bei dem Markte Urfahr einzuholen, von welchem in dringenden Fällen und in Ermangelung freiwilligen Uebereinkommens auch der Lohn für die im §. 2. obigen Cirkulars vorgeschriebene Hilfsleistung, der etwa aus Urfahr genommenen Naufuhrer festzusetzen sein wird.

Linz am 26. Juli 1838.

K. k. obderennsische Landesregierung.

Ausschr. d. kgl. Reg. v. Oberb. K. d. J. 1838. Nr. 42. S. 1402.

§. 123

Abänderung des Standpunktes der Warnungsfahne f. Naufahrer u Gegenzüge unterhalb Grein an d. Donau in Oesterreich.

Die Fahne, welche in Gemäßheit der Schifffahrtsordnung vom 20. März 1770, 7. April 1800 und 2. Juli 1817, zur Beseitigung eines Unglückes beim Strudel und Wirbel an der Donau für die nauwärtsfahrenden Schiffe, so wie für die Gegenzüge, bisher auf dem sogenannten Greinerecke oder Rabenstein am rechten Ufer der Donau als Warnungszeichen, dann aufgesteckt wurde, wenn Gegenzüge jene Flußgegend passirten, wird in Zukunft in solchen Fällen, und zwar vom 1. August 1836 angefangen, auf dem linken Ufer der Donau auf dem Felsen bei der sogenannten Föhre, unterhalb Grein, aufgesteckt werden. Dieß wurde mit dem Beisatze zur allgemeinen Kenntniß gebracht, daß wegen der Anmeldung der Gegenzüge zur Aufsteckung der Warnungsfahne und wegen dem Zuländen der Naufahrer, wenn die Fahne aufgesteckt ist, die Vorschriften der oben angeführten Schifffahrts-Ordnungen, und so auch die auf die Ausserachtlassung derselben festgesetzten Strafen in voller Wirksamkeit verbleiben.

Bekanntm. d. k. k. obderennsischen Landesreg. v. 27. Juli 1836. Kr.-Int.-Bl. v. Oberb. 1836. St. 34. S. 1085.

XII.

Schifffahrt in Nieder-Oesterreich, nächst der Stadt Stein.

§. 124.

Um die Gefahren, welche der Schifffahrt auf der Donau durch willkührliche Landung der Fahrzeuge nächst der k. k. Stadt Stein drohen, zu begegnen, hat sich die k. k. niederösterreichische Landesregierung bestimmt gefunden, die nachfolgenden besondern Vorschriften zu erlassen, deren genaue Befolgung jedem nächst der genannten Stadt landenden Schiffer zur Pflicht gemacht wird. Landungen der Schiffe an der Donau.

Dießfällige Uebertretungen werden nach den allgemeinen Strompolizei-Vorschriften für den Donaustrom behandelt werden.

§. 1. Das Ufer von der Donaubrücke an bis zu dem Gasthause „zum Lamm," nächst unterhalb der sogenannten Baderbrücke, hat von Fahrzeugen ganz frei zu bleiben.

§. 2. Die Strecke des Ufers vom Gasthause „zum Lamm" bis zum Stadtthore, nächst dem Gasthause „zur Sonne," das ist auf eine Länge von 50 Klafter, bleibt für kleine Schiffe vorbehalten, insoferne diese nicht nothwendig zu größern Fahrzeugen als Mittel zur zweckmäßigen Schifffahrts-Manipulation gehören.

§. 3. Von dem Stadtthore am Gasthause „zur Sonne" bis zum Stadtthore nächst dem Gasthause „zur Traube," d. i. auf eine Länge von 75 Klafter, ist das Ufer den Ruderfahrzeugen als Ein- und Auslandeplatz angewiesen.

§. 4. Von dem Stadtthore an dem Gasthause „zur Traube" bis zum vormaligen Salzamtsgebäude, d. i. auf eine Länge von 170 Klafter, ist das Ufer der Aufstellung des Dampfschiffes und der großen Ruderschiffe dergestalt gewidmet, daß dem Dampfboote nächst dem Eder'schen Gasthause ein Raum von 35 Current-Klafter für die Zeit von seiner An-

kunft bis zu seiner Abfahrt, für die Ruderfahrzeuge aber zum Behufe ihrer Ladung insbesondere noch ein hinreichender freier Raum vorbehalten bleiben muß.

§. 5. Das Ufer nächst und abwärts dem ehemaligen Salzamtsgebäude, in einer Länge von 80 Klaftern, ist ebenfalls zum Aus- und Einladen für kleinere Schiffe bestimmt.

§. 6. Endlich, unterhalb der vorbezeichneten Uferstrecke, haben alle leeren Schiffe angeheftet zu werden. Diese müssen jedoch so gestellt werden, daß sie den Gegentrieb nicht beirren, und wenn sie hier keinen geeigneten Platz finden sollten, müssen dieselben an entferntere Ufer abwärts verführt oder an das jenseitige übersetzt werden.

§. 7. Entladene Schiffe müssen sogleich nach ihrer Entladung an die für leere Schiffe bestimmte Uferstelle gebracht werden.

§. 8. Wenn der zur Ladung der Schiffe angewiesene Uferraum zu kurz sein sollte, um längs derselben alle landenden Schiffe einfach aufstellen zu können, wenn sonach die Nothwendigkeit eintritt, die Fahrzeuge in einer mehrfachen Reihe anzuheften, so ist es die Pflicht der bereits am Lande befindlichen Schiffer, dem landenden Fahrzeuge auf jede thunliche Weise behilflich zu sein, damit dasselbe ohne Nachtheil für sich oder für andere Schiffe, oder am Lande selbst befestiget werde.

§. 9. Die Rauführer und Wärter der nächst Stein gelandeten oder überhaupt angehefteten Schiffe sind verpflichtet, dafür zu sorgen, daß der Gegentrieb an den angehefteten Schiffen kein wesentliches Hinderniß finde.

§. 10. Zur Handhabung der vorstehenden besondern, so wie der allgemeinen Strompolizei-Vorschriften, ist zu Stein eine eigene Aufsicht bestellt, welcher die betreffenden Parteien Folge zu leisten haben, und welche angewiesen ist, bei vorkommenden Umständen von Seite der letztern im Wege der einschlägigen Behörden, auf Kosten der bezüglichen Partei, die

nothwendige Ordnung auf die ihm zweckmäßig scheinende Weise unverzüglich herzustellen.

§. 11. Bei vorkommenden Uebertretungen dieser besondern Vorschrift, wird der Magistrat zu Krems und Stein, den allgemeinen Strompolizei-Vorschriften gemäß, gegen die straffällige Partei verfahren.

Kundmachung der k. k. niederösterreichischen Provinz-Baudirektion vom 1. August 1844.
Kgl. Kr.-Int.-Bl. 1844. Nr. 54. S. 1818.

§. 125.

Schiffahrt in Oesterreich, insbesondere das Anhängen von Waldzillen.

Aus Anlaß eines vorgekommenen Unglücks wurde angeordnet, daß jedes Fracht- oder Transportschiff, zu dessen gehöriger Leitung mehr als zwei Schiffleute erforderlich sind, und jede Wallfahrtsfuhr eine leere, mit den nöthigen Schiffsrequisiten versehene Waldzille, von 4 Klaftern in der Länge, von 3 Fuß in der Breite, und von 18—20 Zoll in der Tiefe, in gutem Zustande, bei Vermeidung einer Strafe von 24 Reichsthaler oder 36 fl., bei sich führen müsse.

Verfügung d. k. k. ob- der ensischen Landesreg. v. 9. Febr. 1846.
Ausschr. d. kgl. Reg. v. Oberb. v. 15. März 1846.
Kr.-Int.-Bl. 1846. Nr. 12. S. 393.

XIII.

Rheinschifffahrt.

§. 126.

Uebereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins, und auf die Schiffahrt sich beziehende Ordnung.

Da die Abfassung einer definitiven Rheinschifffahrts-Ordnung, nach den Bestimmungen der Wiener-Congreßakte, Schwierigkeiten in Folge der Art und Weise gefunden hat, wie von den Regierungen der Uferstaaten die allgemeinen Grundsätze dieser Art in ihrer Anwendung auf die aus Deutschland geraden Weges durch die Niederlande ins offene Meer und umgekehrt fahrenden Schiffe verstanden worden sind; indem Se. Majestät der König der Niederlande beharrlich be-

haupteten, daß sich Ihre Souveränitätsrechte, ohne die mindeste Beschränkung, über das Ihre Staaten bespülende Meer selbst dahin erstrecken, wo mit demselben die Gewässer des Rheins zusammen fließen, und daß als die Fortsetzung dieses Strommes innerhalb der Niederlande nur der Leck allein, nach den der Wiener-Congreßakte vorausgegangenen Verhandlungen, angesehen werden müsse; während Se. Majestät der König von Preußen, Se. Majestät der König von Bayern und Se. Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen beharrlich behaupteten, die Ausübung dieser Rechte, soweit solche auf die aus dem Rhein ins offene Meer und umgekehrt fahrenden Schiffe angewendet werden wollten, sei durch die Wiener-Congreßakte beschränkt worden, und unter der Benennung des Rheins habe besagte Akte den ganzen Lauf, alle Arme und alle Ausmündungen dieses Stromes innerhalb der Niederlande ohne irgend einen Unterschied begriffen; — Ansichten, welchen nun ebenfalls Se. Majestät der König der Franzosen und Se. Königliche Hoheit der Großherzog von Baden beigetreten sind, so haben die Uferstaaten für angemessen erachtet, alle die, über allgemeine Grundsätze der Wiener-Congreßakte in Bezug auf die Rheinschifffahrt erhobenen Streitfragen, sowie die daraus abzuleitenden Folgerungen unberührt zu lassen und auf der Grundlage eines Gesammtinbegriffes gegenseitig gemachter und angenommener Vorschläge, jedoch unter dem ausdrücklichen Vorbehalte, daß diese Verständigung den beiderseits behaupteten Rechten in keiner Art Eintrag thun soll, eine Vereinbarung über diejenigen Maßregeln und reglementarischen Bestimmungen zu treffen, deren die Rheinschifffahrt nicht länger entbehren kann.

Zu diesem Ende haben die nachstehend bezeichneten hohen vertragsschließenden Theile, namentlich:

Se. Königliche Hoheit der Großherzog von Baden, den Herrn Johann Lambert Büchler, Ihren Legationsrath, Ritter des Großherzoglich Badischen Zähringer Löwenordens und des Kaiserlich Rußischen St. Annaordens II. Klasse;

Se. Majestät der König von Bayern, den Herrn Bernh. Sebast. v. Nau, Ihren geheimen Hofrath, Ritter des Civil-Verdienstordens der Königlich Bayerischen Krone, des Kaiserlich Oesterreichischen Leopold- und des Kaiserlich Rußischen St. Annaordens II. Klasse;

Se. Majestät der König der Franzosen, den Herrn Hubert Engelhardt, Ihren Commissär;

Se. Königl. Hoheit der Großherzog von Hessen und bei Rhein, den Herrn Georg Karl August Verdier, Ihren Regierungsrath;

Se. Durchlaucht der Herzog zu Nassau, den Herrn Ludwig v. Rößler, Ihren geheimen Rath und General-Domainen-Direktor, Ritter des Königl. Niederländischen Löwenordens, des Civil-Verdienstordens der Königlich Bayerischen Krone und des Königlich Würtembergischen Ordens der Krone;

Se. Majestät der König der Niederlande, den Herrn Johann Bourcourd, Ihren Staatsrath, Ritter des Königlich Niederländischen Löwenordens;

Se. Majestät der König von Preußen, den Herrn Heinrich Delius, Ihren Regierungs-Chef-Präsidenten, Ritter des Königlich Preußischen rothen Adlerordens II. Klasse mit Eichenlaub und Commandeur des Königlich Französischen Ordens der Ehrenlegion; zu Ihren bevollmächtigten Commissarien ernannt, welche nach Auswechslung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über folgende Artikel übereingekommen sind:

§. 127.

Freie Schifffahrt auf dem Rhein.

Titl. I. Art. 1. Die Schifffahrt auf dem Rheinstrome in seinem ganzen Laufe soll von da an, wo dieser Fluß schiffbar wird, bis in die See, sowohl auf- als abwärts, völlig frei seyn und in Bezug auf den Handel Niemanden untersagt werden können, wobei man sich jedoch nach den Polizeivorschriften, welche die Aufrechthaltung der allgemeinen Sicher-

heit erfordert, und nach den durch die gegenwärtige Ordnung festgesetzten Bestimmungen zu achten hat.

§. 128.

Verlängerung des Rheins zu betrachtende Flüsse im niederländischen Gebiete.

Art. 2. Se. Majestät der König der Niederlande erklären Sich damit einverstanden, daß als Fortsetzung des Rheins innerhalb des Königreichs der Niederlande, der Leck und der mit dem Namen „Waal" bezeichnete Stromarm betrachtet werden.

Auf diesen beiden, als Verlängerung des Rheins zu betrachtenden Flüsse, finden demnach die Bestimmungen der gegenwärtigen Rheinschifffahrts-Ordnung Anwendung.

§. 129.

Benützung der niederl. Wasserstrassen.

Art. 3. Schiffe, die Eigenthum der Unterthanen der Uferstaaten und zur Rheinschifffahrt gehörig sind, dürfen, wenn sie durch das Königreich der Niederlande aus den Rheingewässern in die offene See und umgekehrt fahren, zu keiner Umladung oder Löschung angehalten werden.

Für die hier in Rede stehenden Schiffe, falls dieselben geraden Weges und ohne umzuladen durch das Königreich der Niederlande fahren, soll die Verbindung mit der offenen See, sowohl bei ihrer Ausfahrt durch den Leck und die Waal, als bei ihrer Einfahrt aus der See in diese Stromarme, mittelst der besuchtesten Wasserstrassen stattfinden; nämlich für die Schiffe, welche sich des Leck's bedienen, Rotterdam und Briel vorbei, und für diejenigen, welche sich der Waal bedienen, Dortrecht und Helvoetslüys vorbei durch das Hollandsdiep und das Haringvliet; alles jedoch unter den in gegenwärtiger Ordnung enthaltenen Clauseln und Bedingungen, soweit solche darauf anwendbar sind.

Den besagten Schiffen soll auch die Benützung der, mittelst des Kanals de Voorne etwa herzustellenden künstlichen Wasserverbindung mit Helvoetslüys unter dem Vorbehalt frei stehen, daß sie alsdann dieselben besondern Gebühren, welchen

die niederländischen National-Fahrzeuge wegen des Gebrauches der gedachten Wasserverbindung unterworfen sein werden, dafür zu entrichten haben würden.

Sollte durch Naturereigniſſe oder Kunſtanlagen die direkte Verbindung mit der offenen See über Briel oder Helvöetsluys in der Folge für die Schifffahrt unbrauchbar werden: ſo wird die niederländiſche Regierung den Rheinuferſtaaten eine andere Waſſerſtraſſe anweiſen, welche ebenſo gut iſt, als diejenige, die dem Handel und der Schifffahrt ihrer eigenen Unterthanen zum Erſatze für jenen unbrauchbar gewordenen Verbindungsweg eröffnet werden wird.

Ebenſo ſoll für den Fall, wenn der Kanal de Voorne unfahrbar werden, und an deſſen Stelle zu Gunſten des Handels und der Rheinſchifffahrt der niederländiſchen Unterthanen ein anderer künſtlicher Verbindungsweg mit Helvöetsluys treten ſollte, den Schiffen, welche Eigenthum der Unterthanen der übrigen Rheinuferſtaaten und zur Rheinſchifffahrt gehörig ſind, die Mitbenützung dieſes Verbindungsweges unter denſelben Obliegenheiten verſtattet ſein, welche den niederländiſchen Schiffen gleicher Art alsdann werden auferlegt werden.

Als zur Rheinſchifffahrt im Sinne der gegenwärtigen Ordnung gehörig, ſollen alle Schiffe betrachtet werden, deren Patrone oder Führer, abgeſehen von den im Artikel 27. bezeichneten Papieren, mit dem im Artikel 42. vorgeſchriebenen Patente verſehen ſind.

§. 130.

Transito-Abgaben, Zölle und andere Gebühren auf niederländiſchen Waſſer-Straßen.

Art. 4. Waaren, die aus der offenen See eingehen, um durch die Gewäſſer der Waal oder des Leck's über Lobith nach Deutſchland, Frankreich, der Schweiz oder weiter geführt werden, oder ſolche, die aus Deutſchland, Frankreich, der Schweiz oder weiter herkommen und durch die fraglichen Gewäſſer in die offene See ausgeführt werden ſollen, unterliegen zwar, wenn ſie ohne Ausladung direkt tranſitiren, den weiter unten im Artikel 39. angegebenen Formalitäten, ſind

jedoch bei ihrem Durchgange durch das niederländische Gebiet auf den, im vorhergehenden Artikel vorgezeichneten Wasserstraffen, von allen Transito-Abgaben, Zöllen oder anderen dergleichen Gebühren frei. — An die Stelle dieser letztern tritt eine festbestimmte Abgabe (droit fixe) von dreizehn und einem Viertel Zentner niederländischen Geldes für den Zentner bei der Bergfahrt und von neun Zentner niederländischen Geldes für den Zentner bei der Thalfahrt, mit Ausnahme derjenigen Artikel, welche in dem, der gegenwärtigen Uebereinkunft unter lit. A. beigefügten Verzeichnisse einzeln namhaft gemacht sind, und für welche, nach den darin enthaltenen Ansätzen, eine fest bestimmte Abgabe von höherem oder geringerem Betrage zu zahlen ist. Sofern es indessen Se. Majestät der König der Niederlande etwa angemessen erachten sollten, einen Theil der Schifffahrts-Abgaben für die Strecken von Lobith bis Krimpen oder Gorcum, oder umgekehrt nicht erheben zu lassen, soll es Allerhöchst Ihnen unbenommen sein, diesen Theil noch der gedachten festbestimmten Abgabe hinzuzusetzen. Da diese Abgabe nach der Strecke von Gorcum bis in die offene See, auf dem Wege Dortrecht und Helvoetsluys vorbei, durch das Hollandsdiep und das Häringvliet, mit Beobachtung des Verhältnisses der muthmaßlichen Entfernung zwischen Straßburg und der Niederländischen Grenze berechnet worden ist: so hat man sich ferner dahin vereinigt, daß dieselbe, je nachdem das Resultat der in Gemäßheit des nachfolgenden Artikels 18. zu bewirkenden Vermessung bis in die offene See ausfallen wird, einer Vermehrung oder einer Verminderung unterliegen, und daß die im zweiten Absatz des nachfolgenden Artikels 19. enthaltene Bestimmung, eintretenden Falls, auch auf diejenigen Handels-Artikel, welche in dem Verzeichnisse A. unter Nro. II. schon mit niedrigen Zollsätzen aufgeführt sind, gleichmäßig, wiewohl nur in so weit Anwendung finden soll, als nicht die, unter Nro. I. des nämlichen Verzeichnisses begriffenen Handels-Artikel zum Gegenstande der fraglichen Bestimmung gemacht werden.

§. 131.

Art. 5. Se. Majestät der König der Niederlande er- Fortsetzung.
theilen außerdem Ihre Zustimmung dazu, daß die Schiffspatrone oder Führer, welche zur Ausfuhr über See durch die Häfen von Rotterdam, Dortrecht oder Amsterdam bestimmte Waaren an Bord haben, gleichwohl aber sich in dem Falle befinden, daselbst auszuladen, um Waaren in dortigen Niederlagen zu lagern oder zum innern Verbrauche abzuliefern, oder auch ihre Ladung zu vervollständigen, — nachdem sie bei den, zur Erhebung der Schifffahrtsgebühr errichteten Zollstellen zu Lobith, Vreeswyk, Tiel, Gorcum, oder Krimpen die, im vorhergehenden Artikel erwähnte festbestimmte Abgabe nach Maßgabe derjenigen verifizirten Manifeste, womit jeder Schiffspatron oder Führer versehen sein muß, entrichtet haben, und sofern sie nur hinsichtlich der zum Ausladen in den besagten Seehäfen bestimmten Waaren den Vorschriften des im Königreiche der Niederlande gültigen allgemeinen Gesetzes, in Betreff der Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangsabgaben Folge leisten — nach eigenem Belieben durch jedwede, zum Orte ihrer Bestimmung führende Gewässer, Flüsse oder Kanäle ihre Fahrt nehmen, und demnächst auch ihre Reise von den benannten Seehäfen bis in die offene See — gleichviel, durch welchen Arm des Meeres sie fahren wollen — fortsetzen dürfen, ohne wegen der mehr oder minder langen Strecken, welche sie dabei zu befahren gesonnen sind, zur Zahlung irgend einer Ergänzungsgebühr angehalten werden zu können.

Die besagten Schiffspatrone oder Führer sollen, wenn sie die im Artikel 3 angegebene gerade Wasserstraße verlassen, lediglich nur den, durch allgemeine niederländische Gesetzgebung zur Verhinderung von Unterschleifen vorgeschriebenen Zollformalitäten und der Zahlung derjenigen Wasser-, Wege-, Schleußen- und Brückengelder ꝛc. ꝛc., welche die Niederländischen Schiffer entrichten, unterworfen werden.

Die nämlichen Bestimmungen, sowohl hinsichtlich der

festbestimmten Abgabe, als in Betreff der Befahrung niederländischer Gewässer, Flüsse und Kanäle, finden auf Patrone oder Führer solcher, den Unterthanen der Uferstaaten zustehender und zur Rheinschifffahrt gehöriger Schiffe Anwendung, welche, von der See kommend, Waaren geladen haben, die zur Durchfuhr nach dem Rhein, eine der Städte Rotterdam, Dortrecht oder Amsterdam vorbei, bestimmt sind und daselbst ausladen, sei es, um dort Waaren in Niederlagen zu lagern oder solche zum innern Verbrauch abzuliefern, oder es sei auch, um ihre Ladung zu vervollständigen, und demnächst, um sich an den Ort ihrer Bestimmung zu begeben, nach dem Rhein fahren wollen.

§. 132.

Fortsetzung. Art. 6. Ebenso wird für alle, Rheinabwärts über See auszuführende, oder von der See her auf dem Rhein nach Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder einer weiteren Bestimmung einzuführende Waaren, wenn sie für Häfen von Rotterdam, Dortrecht oder Amsterdam bestimmt sind, um in den besagten Häfen errichteten Zollniederlagen auf längere Zeit gelagert zu werden, Befreiung von den gewöhnlichen Transito-Gebühren zugestanden. In diesem Falle tritt die, durch Artikel 4. und dem ihm beigefügten Tarif festbestimmte Abgabe an die Stelle der Transito-Gebühren, gleichviel welcher unter den oben benannten Handelsplätzen auch zum Orte der Niederlage gewählt werden mag; jedoch mit Vorbehalt der, durch die allgemeine niederländische Gesetzgebung als Schutzwehr gegen Unterschleife vorgeschriebenen Zollformalitäten, der Local-Verordnungen über Hafenpolizei und der Zahlung der gewöhnlichen Wasser-, Weg-, Schleußen- und Brückengelder auf Flüssen, Gewässern und Kanälen, die nicht zu den im Art. 3. bezeichneten directen Rheinstraßen gehören.

Die auf die oben besagte Weise in Niederlagen zu lagernden Waaren zahlen, als zum Rheinhandel der Unter-

thanen von Uferstaaten gehörig, an Magazin-, Bohlwerks-, Kran- und Wagegebühren, soferne dabei von dergleichen Anlagen Gebrauch gemacht wird, überhaupt nur die, im nachfolgenden Art. 69. als Maximum angegebenen Beträge.

§. 133.

Art. 7. Um bei den im vorhergehenden Artikel erwähn- Fortsetzung.
ten niederländischen Niederlagen die Vortheile der Befreiung von den gewöhnlichen Transitogebühren zu genießen, müssen die aus Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder weiter herkommenden Waaren auf Schiffen, die der Rheinschifffahrt angehören, hingebracht worden sein, in welchem Falle sie, ohne Unterschied der Flagge, unter welcher sie weiter verladen werden, anstatt jeder andern Zollgebühr, die im Art. 4. festbestimmten Abgabe in dem Augenblick erst zu entrichten haben, wenn sie zur Ausfuhr über die See declarirt worden sind.

Waaren hingegen, die von der offenen See kommen, — gleichviel welcher Nation das Fahrzeug, worauf sie gebracht werden, angehören mag — sollen nach ihrer Ausladung in niederländischen Häfen die festbestimmte Abgabe, anstatt der Eingangs-, Ausgangs- oder Durchgangsabgaben, wozu eine andere Bestimmung derselben etwa Veranlassung geben könnte, alsdann erst zu entrichten haben, wenn sie zur Ausfuhr auf dem Rhein nach Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder einer weitern Bestimmung declarirt und zu diesem Ende an Bord eines zur Rheinschifffahrt gehörigen und einem Unterthan der Uferstaaten zustehenden Fahrzeuges verladen worden sind.

In dem einen, wie in dem andern Falle sind die fraglichen Waaren nur bis zu der, dem Orte, wo sie den Rhein verlassen, oder auch von der, dem Orte, wo sie in diesen Strom einlaufen, am nächsten belegenen Zollstelle an, der Zahlung der gewöhnlichen Rheinschifffahrts-Gebühr unterworfen, wovon in den folgenden Titeln die Rede sein wird.

§. 134.

See-, Tonnen-, Leuchtthurms-, Lootsen- und andere Abgaben.

Art. 8. Den See-, Tonnengeldern, so wie den Leuchtthurmsgeldern, Lootsengeldern und andern dergleichen Abgaben, die jedes Seeschiff beim Eingange und Ausgange über See in den Niederlanden zu entrichten hat und deren Erhebung sich nach der dortig gewöhnlichen Landesgesetzgebung richtet, geschieht durch die vorstehenden Artikel in keiner Art Eintrag, wobei jedoch die Bestimmung des nachfolgenden Art. 12. zu beobachten ist.

§. 135.

Ausdehnung d. Befreiung der Transitogebühren.

Art. 9. Die hohen Regierungen der Uferstaaten machten sich zur Erwiederung der ihnen günstigen, in den vorstehenden Artikeln enthaltenen Stipulationen dazu verbindlich, die bereits durch Wiener Congreßakte für den ganzen Lauf des Rheins verabredete allgemeine Befreiung der Transitogebühr zu Gunsten der niederländischen Schiffe auf den Wassertransport solcher Waaren auszudehnen, welche den Rhein verlassen und in Flüsse, Kanäle oder andere schiffbare Verbindungswege des Inlandes einlaufen, um sodann durch die gedachten Staaten zu transitiren, insoweit letzteres ohne Vertauschung des Wassertransportes mit einem Landtransporte geschehen kann.

Wo dieser Fall einer Vertauschung des Wassertransportes mit einem Landtransporte eintritt, unterliegen die Waaren den Anordnungen der gewöhnlichen Gesetzgebung jener respectiven Regierungen. — Die Schiffer, welche den Rhein verlassen, um sich schiffbarer Verbindungswege im Innern der Uferstaaten zu bedienen, haben sich in allen Fällen den daselbst zur Verhinderung von Unterschleifen hinsichtlich des Transits bestehenden Formalitäten, so wie der Zahlung der daselbst angeordneten Wasserweg-Gelder, Brücken- und Schleußen-Gelder u. s. w., und zwar auf demselben Fuße, wie ähnliche Fahrzeuge der respectiven Uferstaaten, zu unterwerfen.

§. 136.

Art. 10. Die hohen Regierungen der übrigen Uferstaaten machen sich auch ihrerseits dazu anheischig, daß jede von ihnen eine oder mehrere Städte längs des Rheinufers zu Freihäfen für den Rheinhandel erklären werde, namentlich: Vermehrung d. Freihäfen, Lagergebühren u. Befreiung v. Ein-, Aus- u. Durchgangsgebühren.

Die Preußische Regierung, die Städte Cöln und Düsseldorf, indem sie sich zugleich bereit erklärt, die Zahl der preußischen Freihäfen in der Folge, wenn das Bedürfniß oder die Umstände es erfordern sollten, noch zu vermehren;

die Nassauische Regierung, Bieberich und Oberlahndstein;

die Hessische Regierung, Mainz;

die Badische Regierung, Mannheim;

die Bayerische Regierung, Speier;

die Französische Regierung, Straßburg (vid. Art. 11);

sämmtliche Regierungen unter dem Vorbehalte, die Zahl ihrer Freihäfen nach Gutbefinden zu vermehren,

solchergestalt, daß die aus dem Königreiche der Niederlande kommenden oder zum Transporte dahin bestimmten Waaren, welche auf niederländischen oder auf allen andern, den Unterthanen der Rheinuferstaaten gehörigen Schiffen nach jenen Freihäfen gebracht werden, auf längere oder kürzere Zeit daselbst in Niederlagen gelagert und demnächst zum fernern Transitiren auf dem Rhein oder auf den andern, in Art. 9. bezeichneten innern schiffbaren Verbindungswegen, mit der Bestimmung, nach dem Innern von Deutschland oder nach der Schweiz, durch die Gebiete der Uferstaaten weiter befördert werden können, ohne in einem dieser beiden Fälle irgend einer Eingangs-, Ausgangs- oder Durchgangsgebühr unterworfen zu sein; jedoch mit dem Vorbehalte, zur Zeit ihrer Lagerung die in den betreffenden Freihäfen allgemein festgesetzten Magazin-, Bohlwerks-, Kran- oder Wagegebühren entrichten zu müssen, welche aber in keinem Falle die durch

den Art. 69. der gegenwärtigen Ordnung fixirten Sätze übersteigen dürfen.

Uebrigens versteht es sich, daß Waaren, welche in den oben vorgeschriebenen Fällen die im Art. 3. bezeichnete Rheinstraße oder die mit dem Rhein zusammenfließenden und einer ähnlichen Verwaltungsordnung wie dieser Strom unterworfenen Flüsse — verlassen, um auf andern schiffbaren Wasserwegen durch die Uferstaaten zu transitiren, den durch die besondere Gesetzgebung in besagten Staaten zur Controlirung und Beaufsichtigung der Zoll- und Steuergebühren vorgeschriebenen Formalitäten, so wie der Zahlung von Wasser-Wegegeldern, Barriere-, Brücken-, Schleußengeldern und andern Abgaben dieser Art unterliegen können, ohne daß jedoch die niederländischen Schiffe oder die Waaren, welche aus den Niederlanden kommen oder dahin gehen, auf eine weniger vortheilhafte Art, als die Schiffe und Waaren derjenigen Uferstaaten, durch deren Gebiet sie passiren, behandelt werden dürften.

§. 137.

Ausdehnung dieser Vorrechte auf die Uferstaaten des Main's und des Nekar's.

Art. 11. Den Regierungen der Uferstaaten des Main's, des Nekar's und anderer in den Rhein fallenden Flüsse, soll für ihre Waaren in den niederländischen, so wie in den am Rhein zu errichtenden Freihäfen der Genuß derselben Vorrechte, wie solche in den vorstehenden Artikeln bewilligt sind, von dem Zeitpunkte an verstattet sein, wo sie in ihren respectiven Gebieten und an den Ufern besagter Flüße ähnliche Freihäfen unter den im vorstehenden Artikel erwähnten Stipulationen errichtet haben werden.

Da die französische Regierung den vorhergehenden drei Artikeln nicht unbedingt beitreten kann; so bezieht sich dieselbe hinsichtlich der Ausführung, welche auf ihrem Gebiet stattfinden wird, auf die in dem Protokolle, welches diesem Reglement beigefügt ist, enthaltene Erklärung, indem solche die nämliche Kraft und Wirkung haben soll, als wenn sie wörtlich in den Vertrag aufgenommen wäre.

§. 138.

Art. 12. Als Gegenleistung dafür, daß die dem niederländischen Rheinhandel angehörigen, aus Deutschland, Frankreich, der Schweiz oder weiter herkommenden oder dahin gehenden Waaren, welche auf schiffbaren Wasserwegen durch die Uferstaaten geführt werden, von aller Transito- oder sonst festbestimmten Abgabe befreit sind, gewähren Se. Majestät der König der Niederlande ferner noch den zum Rheinhandel gehörigen Schiffen der Rheinuferstaaten, wenn dieselben zugleich für die Seefahrt bestimmt sind, Gleichstellung ihrer Flagge mit der niederländischen Flage in Bezug auf Tonnengelder, Lootsen-, Leuchtthurm- und andere dergleichen Gebühren.

Gleichstellung d. Flagge der zum Rheinhandel gehörigen u. zur Seefahrt bestimmten Schiffe mit der niederländischen Flagge.

Um den Vortheil dieser Gleichstellung zu genießen, haben die Schiffspatrone und Führer nichts weiter zu thun, als den mit Erhebung besagter Gebühren beauftragten Beamten in den niederländischen Häfen das ihnen in ihrer Eigenschaft als Rheinschiffer, dem nachstehenden Art. 42. gemäß, ausgestellte Patent vorzuzeigen.

§. 139.

Art. 13. Ereignet sich der Fall, daß Schiffe, welche der Rheinschifffahrt angehörig und Eigenthum der Unterthanen der Uferstaaten sind, wegen eintretenden Bedürfnisses einer Unterbrechung ihrer Fahrt oder des Ueberwinterns halber, in einem niederländischen Hafen einzulaufen und daselbst durch höhere Gewalt theilweise oder gänzlich auszuladen genöthiget sind, so sollen sie alles des Schutzes und aller der Vortheile zu genießen haben, welche durch die im fraglichen Königreiche bestehende Zollgesetzgebung den Schiffern aller andern Nationen zugesichert sind, wobei sie sich jedoch den durch diese Gesetzgebung gegen den Unterschleif vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln unterziehen müssen.

Beschützung der aus Noth in niederländischen Häfen eingelaufenen Schiffe.

Es wird hiebei ausdrücklich bevorwortet, daß der Aufenthalt von Rheinschiffen in Niederländischen Seehäfen, wenn

solcher durch die im gegenwärtigen Artikel ausgedrückten Ursachen herbeigeführt wird, zu keinem hieraus abzuleitenden Anspruche auf Eingangs-, Ausgangs- oder Durchgangs-Abgaben irgend einer Art Veranlassung geben soll.

Diese nämliche Bestimmung kommt auch alsdann in Anwendung, wenn bei einer dem obigen Art. 4. gemäß stattfindenden Verbleiung oder Versieglung der Lucken oder der zur Waaren-Niederlage dienenden Räume, die Patrone oder Führer von Schiffen, welche von Kimpen oder Gorcum bis in die offene See oder umgekehrt durch das niederländische Gebiet passiren, wegen Wassermangels oder anderer ausserordentlicher Umstände halber zu lichten oder einige Waaren überzuladen genöthiget sind, ohne daß sie in irgend einen Hafen einlaufen; nur müssen sie sich vorher — abgesehen von den in dem nachfolgenden Art. 38 u. 39 angegebenen Abwesenheits- oder besondern Nothfällen — an die nächsten Zollbeamten gewendet haben, um die Bleie oder Siegel abnehmen zu lassen; auch müssen sie sich den weitern Vorkehrungen, welche von den letztern zur Verhütung heimlicher Einschwärzung eines Theils der Ladung für nöthig gehalten werden, unterziehen; die solchergestalt abgeladenen Waaren aber müssen demnächst, bevor sie an die letzte zur Erhebung der Rheinschifffahrts-Zölle oder der festbestimmten Abgabe bestehende Zollstelle gelangen, wieder auf dieselben Schiffe verladen werden, welche sie gebracht haben.

§. 140.

Rheinschifffahrts-Abgaben und Mittel, sich von der gehörigen Entrichtung derselben zu versichern.

Tit. II. Art. 14. Wer auf dem Rhein, von da, wo derselbe schiffbar wird, bis nach Krimpen oder Gorcum, mit Inbegriff des Leck's und der Waal, und umgekehrt, Schifffahrt treibt, hat unter dem Titel von Schifffahrts-Abgaben:

1) eine Schiffsgebühr für jedes Schiff, dessen Ladungsfähigkeit auf fünfzig Zentner und höher steigt;

2) einen Zoll von der Ladung nach ihrem Zentnergewicht zu bezahlen.

§. 141.

Art. 15. Zur Erhebung der Schiffsgebühr und des Zolles von der Ladung, sind folgende Zollstellen bestimmt: Zollstellen zur Erhebung d. Schiffsgebühren.

a. für die Fahrt abwärts:

Breisach, bei Straßburg an der großen Rheinbrücke, Neuburg, Mannheim, Mainz, Caub, Coblenz, Andernach, Linz, Cöln, Düsseldorf, Ruhrort, Wesel, Cobitz, Vreeswyk und Tiel;

b. für die Fahrt aufwärts:

Gorcum, Tiel, Krimpen, Vreeswyk, Emmerich, Wesel, Ruhrort, Düsseldorf, Cöln, Linz, Andernach, Coblenz, Caub, Mainz, Mannheim, Nürnberg, bei Straßburg an der großen Rheinbrücke und Breisach.

§. 142.

Art. 16. An jeder hiernach zur Erhebung befugten Zollstelle, welcher ein Schiff vorbei oder von welcher es abfährt, ist die in dem Tarif unter **B.** bestimmte Schiffsgebühr und für den Zentner Ladung, nach den Entfernungen berechnet, der in der Anlage **C.** provisorisch ausgeworfene Zoll, für jede Zollstelle besonders zu entrichten. Bestimmung der Ladungs- und Schiffsgebühren.

Die hohen Contrahenten behalten sich jedenfalls vor, in der durch das gegenwärtige Reglement vorgesehene Jahres-Versammlung ihre Commissarien weiter prüfen zu lassen, ob die tarifirten Sätze der Ladungs- und Schiffsgebühren im Ganzen oder im Einzelnen noch zu ermäßigen sind.

§. 143.

Art. 17. Die Schiffsgebühr wird auf den Grund eines Aichungs-Manifestes erhoben, welches der Schiffspatron oder Führer bei sich haben muß, und jeder Uferstaat hat die nöthigen Maßregeln zu treffen, damit diese Aichung in Gemäßheit der gegenwärtig am Rhein zwischen Straßburg und der niederländischen Gränze üblichen Methode mit einem Decimal- Erhebung d. Schiffsgebühren nach dem Aichmanifest.

System in Grade abgetheilten Maßstocke geschehe; jedoch unbeschadet der Abänderungen, welche die Central-Commission hierbei eintreten zu lassen angemessen finden könnte.

§. 144.

Definitive Feststellung derselben durch Vermessung des Stromes.

Art. 18. Da die Festsetzung des im Tarif C. ausgeworfenen Zolles nur auf den, aus vorhandenen Stromkarten entnommenen, mehr oder weniger genauen Angaben beruhet; so soll im ersten Jahre nach der Ratification der gegenwärtigen Ordnung fernerweitig zu einer Vermessung des Stromes in seiner ganzen Länge bis Kimpen und Gorcum geschritten und der Tarif demnächst nach dem Resultat dieser Vermessung dergestalt definitiv festgestellt werden, daß der Gesammtbetrag der Gebühren nicht das Verhältniß übersteige, welches sich im dritten Artikel des Anhanges von der Rheinschifffahrt zur Wiener Congreßakte festgesetzt findet, und daß die Entfernung von Lobith bis Gorcum gleichmäßig zur Basis für den Betrag des Zolles von Lobith bis Krimpen und umgekehrt dienen, und für beide Strecken der nämliche Zoll erhoben werden soll.

Die Central-Commission wird zu diesem Ende einen Sachverständigen abordnen, denselben im gemeinschaftlichen Interesse aller Uferstaaten eidlich verpflichten nnd ihm die obere Leitung des ganzen Vermessungsgeschäftes übertragen.

Jedem einzelnen Uferstaate für sich soll es freistehen, diesem Gesammt-Abgeordneten zum Behufe der Controlirung seines Verfahrens einen Special-Commissarius auf eigene Kosten beizugeben.

Entsteht zwischen dem Gesammt-Abgeordneten und dem Special-Commissarius eine Meinungsverschiedenheit, so ist von der Central-Commission darüber zu entscheiden.

Die durch vorgenommene Strom-Correctionen bewirkte Abkürzung des Laufes soll übrigens keine Minderung des Tarifs begründen; wohlverstanden jedoch, daß dergleichen Ratifikationen, welche unbestreitbar von allgemeinem Interesse

sind, nur in Uebereinstimmung mit den übrigen Uferstaaten unternommen werden.

§. 145.

Ermäßigung d. provisorisch festgesetzten Zollsätze des Tarifs C.

Art. 19. Der in dem Tarif C. provisorisch festgesetzte ganze Zoll für die in den Zusätzen dieses Tarifs benannten Artikel ermäßiget werden.

Sollte es sich zeigen, daß auch andere Gegenstände diese Ermäßigung des Zollsatzes nothwendig erfordern, oder daß es zweckmäßig sei, an den Zollsätzen der gegenwärtig schon geringer belasteten Gegenstände Veränderungen vorzunehmen: so wird die Central-Commission bei ihren jährlichen Zusammenkünften deshalb ihre Vorschläge machen, welche sodann von den Staaten, die im Besitze der Hoheit über das Strombett des Rheins sind, geprüft und in so fern ihre Ansichten damit übereinstimmen, in einem Zusatz zu dem Tarif aufgenommen werden sollen.

§. 146.

Anschlagung der Tarife an den Zollstellen.

Art. 20. Die Tarife werden in den Zollstellen öffentlich angeschlagen.

§. 147.

Erhebung der Rheinschifffahrtsgaben nach dem Gewichte.

Art. 21. Unter den Zentner wird das Gewicht von fünfzig Kilogramm französischen Gewichts oder fünfzig Pfund niederländischen Gewichtes verstanden. Die Erhebung der Rheinschifffahrtsabgaben soll auch nach diesem Gewichte und seinen Unterabtheilungen geschehen.

Zu diesem Ende soll auf allen von den respektiven Regierungen zu bestimmenden Zollstellen und Ein- und Ausladehäfen, ein richtiges, französisches oder niederländisches Gewicht vorhanden sein.

Bei Gegenständen, die nicht gewogen werden können, soll die Feststellung ihres Verhältnisses zum Gewichte auch fernerhin nach der, zu diesem Behufe von der ehemaligen General-

Octroi-Direktion in Gemäßheit der Artikel 104 und 105 der Convention vom Jahre 1804 angefertigten Gewichtstabelle geschehen; jedoch mit Vorbehalt der Abänderungen, welche die Central-Commission in der Folge dabei eintreten zu lassen nöthig finden dürfte.

§. 148.

Wo und wie die Zahlung derselben geschieht.

Art. 22. Die Zahlung geschieht auf allen Zollstellen, ohne Unterschied der Gebiete, wozu sie gehören, nach der Wahl des Schiffspatrons oder Führers entweder in Gold- oder Silber-Münze des Landes, wo sie zu leisten ist, oder in französischer Gold- oder Silber-Münze, jedoch nur in 40-, 20-, 5-, 2-, oder 1/2-Frankenstücken nach dem Gesetze vom 28. März 1803. Die französischen Münzen unter einen halben Frank sollen zwar bei den deutschen Erhebungs-Aemtern angenommen werden, jedenfalls nur Zahlungen in Bruchtheilen unter 50 Zentiemen.

Das Verhältniß des Courses und der inländischen Münzsorten zum Franken wird von jedem Landesherrn für sein Gebiet gesetzlich festgestellet.

Die darnach angefertigten besonderen Tabellen oder auch eine General-Valvationstabelle werden an jeder Zollstelle in der Amtsstube offen aufgehängt, damit jeder Schiffspatron oder Führer solche einsehen kann.

Aufferdem werden sie von den verschiedenen Regierungen auch der Central-Commission zu Mainz mitgetheilt.

§. 149.

Vorausbezahlung des Rheinzolles für die folgende Flußstrecke bis zur nächsten Zollstelle.

Art. 23. Der Schiffspatron oder Führer muß bei jeder Zollstelle den Rheinzoll, so wie der Tarif C. ihn bestimmt, bis auf die darin angegebenen Ausnahmen, im Voraus für die folgende Flußstrecke bis zur nächsten Zollstelle auch in dem Falle zahlen, wenn er seine Fahrt nicht bis zu dem Endpunkte dieser Strecke fortsetzen, oder auf dem Wege ganz oder zum Theile ausladen will.

Eine Ausnahme von dieser Regel findet jedoch hinsichtlich derjenigen Fahrzeuge statt, welche den Strom, nachdem sie bei einer an demselben belegenen Zollstelle vorüber gefahren sind, verlassen und in einen Nebenfluß desselben einlaufen, dessen Ausmündung zwischen dieser und der folgenden Zollstelle liegt.

In diesem Falle richtet sich die Verpflichtung zur Zahlung des Zolles nach dem Verhältnisse der Flußstrecke, die der Schiffer von der betreffenden Zollstelle bis zur Mündung des Nebenflußes zurücklegen will.

Die Central-Commission hat den Uferstaaten die zu diesem Ende nöthigen Zusätze zum Tarif **C.** in Vorschlag zu bringen.

Es soll jeder Regierung, die mehrere Zollstellen hat, freistehen, bei Schiffen, welche ohne auszuladen durch ihr ganzes Stromgebiet passiren, die davon zu erhebenden Rheinzölle an einer oder mehreren dieser Zollstellen zu ermäßigen und, nach Bedürfniß, die von den Ladungen der nämlichen Schiffe zu entrichtenden Abgaben an andern Zollstellen des nämlichen Gebietes zu erhöhen; es versteht sich jedoch, daß in diesem Falle das Ganze der in der ganzen Ausdehnung des besagten Gebietes zu erhebenden Abgaben den Betrag derjenigen Abgaben nicht übersteigen darf, denen jene Schiffe oder ihre Ladungen, wenn keine Ausnahme von der allgemeinen Regel statt fände, unterworfen sein würde.

§. 150.

Art. 24. Wer seine Ladungen an einem Orte empfängt, wo keine Zollstelle ist, hat bis zur nächsten Zollstelle weder Schiffsgebühr noch Rheinzoll zu zahlen. Die Ausnahmen ergibt der Tarif.

Ladungen wo keine Zollstelle ist.

§. 151.

Art. 25. Wo ein und dasselbe Erhebungsamt zweien oder mehreren Uferstaaten angehört, werden diese die Einnahme nach Verhältniß der Längen-Ausdehnung ihrer respectiven Ufer-Besitzungen untereinander vertheilen.

Wo ein und dasselbe Erhebungsamt zweien oder mehreren Uferstaaten angehört.

§. 152.

Reduzirung mehrerer Zollstellen auf Eine, — und Erhebung der Gebühren zunächst der Grenze eines Uferstaates.

Art. 26. Es soll einem Staate, der mehrere Zollstellen hat, auf derjenigen Strecke, wo er allein die Hoheit über das Strombett des Rheins ausübt, freistehen, diejenigen Rheinzollstellen im Innern aufzuheben, und die gesammten Rheinschifffahrts-Abgaben, welche früher an den aufgehobenen Stellen erhoben worden, an seiner ersten Zollstelle zunächst der Grenze zu erheben. Die Schiffspatrone oder Führer, die nicht blos durchfahren, sondern ihre Ladung ganz oder theilweise innerhalb der bleibenden Zollstellen absetzen, sollen aber an solchen Abgaben, an der ersten Rheinzollstelle des Staats mehr nicht von den Gütern, welche sie auszuladen haben, entrichten, als sie bei dem Fortbestehen der aufgehobenen Zollstellen davon bezahlt haben würden. Dergleichen Aufhebungen einzelner Zollstellen werden der Central-Commission oder, in Abwesenheit derselben, dem Oberaufseher der Rheinschifffahrt angezeigt.

§. 153.

Vorlage der Frachtbriefe und des Manifestes.

Art. 27. Ein Schiffspatron oder Führer soll nicht eher von dem Ladungsplatze abfahren, als bis er darüber einen Frachtbrief oder Connaissement erhalten hat, woraus die Gattung, die Menge und der Empfänger der Waare ersichtlich ist.

Die Ladung ist er jedem Zollamte, welches er berührt, durch Vorlegung der Frachtbriefe und des Manifestes nachzuweisen verpflichtet.

Dieses Manifest soll in allen Punkten nach dem unter **D.** anliegenden Schema angefertiget, und von den darin erwähnten Belegen begleitet sein.

Es wird von dem Schiffspatron oder Führer selbst, oder für denselben von einem Andern, der jedoch kein Rheinschifffahrts- oder Hafenbeamter sein darf, gefertiget, und von dem Schiffspatron oder Führer gezeichnet.

Für den Inhalt des Manifestes bleibt der Schiffspatron oder Führer verantwortlich, mag er es selbst abgefaßt oder sich dazu fremder Hülfe bedient haben.

Wenn ein Theil der Ladung erst unterwegs zu derselben hinzukommt oder durch Ausladung davon abgeht, so muß auch dieses auf dem Manifeste vermerkt und nöthigen Falls, wie das Haupt-Manifest bescheiniget werden.

Der Schiffspatron oder Führer hat das in Rede stehende Manifest da, wo die Ausladung des Schiffes erfolgt, und unmittelbar nach dieser Ausladung, an die daselbst angestellten oder von dem Einnehmer des nächstgelegenen Zollamts dahin gesandten Rhein-Zollbeamten abzugeben.

Ein Schiffspatron oder Führer, welcher sein Manifest und die erforderlichen dazu gehörigen Belege auf desfallsiges Verlangen nicht in vorgeschriebener Form vorzeigt, hat keinen Antheil an den ihm durch gegenwärtige Ordnung zugesicherten Begünstigungen.

§. 154.

Art. 28. An dem Orte der Einladung können die Beamten, welch dazu vom Staate bestellt sein möchten, sich bei der Einladung selbst, oder nachdem solche geschehen ist, durch eine Untersuchung überzeugen, daß die Waaren nach Gattung und Menge mit dem Manifeste übereinstimmen. Untersuchung der Ladung der Waaren.

Soweit ihrerseits eine Untersuchung stattgefunden hatte, attestiren sie das Manifest.

Wird einem Schiffspatron oder Führer an einem Orte Ladung einzunehmen verstattet, an welchem die zu vorbemerkter Prüfung erforderlichen Anstalten nicht vorhanden sind: so kann er an der nächsten Rheinzollstelle angehalten werden, die Ladung einer Untersuchung zu unterwerfen.

Die Rheinzollbeamten anderer Zollstellen haben überdieß die Befugniß, bei obwaltendem Verdachte, daß die Ladung nicht so beschaffen sei, wie das Manifest es enthält, sich so weit es nöthig ist, durch die Besichtigung von der Ladung Kenntniß zu verschaffen.

Auf gleiche Weise können Rheinzollbeamte, die sich am Bord eines Bootes oder Nachens mit der Flagge besagter

Rheinzollverwaltung befinden, von jedem Schiffspatron oder Führer — wo sie ihm auf dem Strom begegnen mögen — die Vorzeigung seines Manifestes fordern. Der oberste Rheinzollbeamte am Bord eines solchen Fahrzeugs attestirt alsdann das fragliche Manifest, so wie die etwa darin befindlichen nachträglichen Deklarationen und hält darauf, daß nichts darin in bianco, auch daß kein Zwischenraum, noch irgend eine Lücke darin gelassen bleibe; in dem Atteste bemerkt er die örtliche Stelle des Stromes, den Tag und die Stunde, wo dasselbe von ihm ausgestellt wird. — Die hier in Rede stehenden Atteste werden ganz kostenfrei ausgestellt.

§. 155.

Vorlage des Manifestes eines Floßführers.

Art. 29. Der Führer eines Floßes ist gehalten, ein Manifest vorzulegen, worin die Summe der Ströme und ihr kubischer Inhalt im Ganzen nach Cubik-Metern angezeigt wird. Die Rhein-Zollbeamten controliren diese Angaben in Gemäßheit ihrer Instructionen und nach der zu diesem Behufe am Rhein zwischen Straßburg und der niederländischen Grenze üblichen Reductions-Tabelle.

§. 156.

Erhebung der Abgaben nach den vorgelegtem Manifest.

Art. 30. Rheinschifffahrt-Abgaben, die auf den Grund des bei der betreffenden Erhebungsstelle zu diesem Ende vorgezeigten Manifestes gesetzlich erhoben worden sind, werden in keinem Falle zurückgegeben, wenn auch der Schiffspatron oder Führer bei Fortsetzung seiner Reise einen aufferordentlichen Verlust erlitten haben sollte.

§. 157.

Nothrückkehr der Schiffe zur Erhebungsstelle.

Art. 31. Schiffe, welche bei einer Rheinzollstelle die Abgaben entrichtet und von dort aus ihre Reise fortgesetzt haben, nachher aber durch Sturm, Eis oder andere Zufälle genöthiget worden sind, mit derselben Ladung an eben diese Zollstelle, oder dieselbe vorbei noch weiter zurückzukehren, können

nicht angehalten werden, auf derselben Stelle nochmals die besagten Abgaben zu bezahlen.

§. 158.

Befreiung von Rheinschiffahrts-Abgaben.

Art. 32. Von der Zahlung der auf die Rheinschifffahrt gelegten Abgaben findet eine Befreiung nicht statt. Weder die Gegenstände der Ladung und deren Bestimmung, noch die Person des Eigenthümers, begründen hier eine Ausnahme.

Jedem einzelnen Uferstaate bleibt es indessen unbenommen, für sich allein, oder wenn ein benachbarter Staat an der Einnahme Theil nimmt, mit dessen Zustimmung, Ermäßigungen der Rhein-Zollabgaben oder Befreiungen davon, nicht nur für gewisse Gegenstände ohne Unterschied der Personen, durch allgemeine Verordnungen, sondern auch in einzelnen Fällen zum Vortheile gewisser, seinen Unterthanen angehöriger Fahrzeuge oder einer bestimmten Person zu ertheilen; wobei es sich von selbst versteht, daß dergleichen Ermäßigungen oder Befreiungen nur für das ausschließliche Gebiet des Staates, welcher sie gewährt, oder des mitbetheiligten Nachbarstaates gültig sind, wenn nicht auch die andern Uferstaaten ihre Zustimmung dazu geben.

§. 159.

Einseitige Erhöhung des Tarifs oder Vermehrung der Zollstellen.

Art. 33. Von einzelnen Uferstaaten kann jedoch der Tarif niemals, wäre es auch nur durch Nebenabgaben, z. B. durch Stempelgebühr u. s. w. erhöht werden.

Eben so wenig ist es gestattet, ohne Zustimmung aller Rheinstaaten, die Zahl der Zollstellen zu vermehren, oder — die Artikel 23 und 26 erwähnten Fälle ausgenommen, anders wohin zu verlegen.

§. 160.

Verpachtung der Rheinschiffahrts-Abgaben.

Art. 34. Die Rheinschifffahrts-Abgaben sollen niemals weder ganz noch theilweise verpachtet, sondern von jedem Rheinstaate für eigene Rechnung durch Beamte erhoben werden.

Die betheiligten Regierungen der Rheinstaaten verpflichten sich gegenseitig, an ihren respektiven Zollstellen so viele Beamten zu halten, daß in dem Dienste daselbst kein Stillstand und bei Abfertigung des Schiffspatrons oder Führers, kein Aufenthalt für dieselben eintreten könne.

§. 161.

Verbot des Ein- oder Ausladens an Nichtzollstellen.

Art. 35. An Orten, wo keine Zollstelle ist, dürfen Schiffspatrone oder Führer nicht ein- oder ausladen, bis sie hierzu von dem Rhein-Zollbeamten die Erlaubniß erhalten haben; den Rhein-Zollbeamten aber ist von ihren respectiven Landesherrschaften ausdrücklich zur Pflicht zu machen, daß sie den Schiffspatronen oder Führern keinen Aufenthalt verursachen.

Im Uebertretungsfalle hat der Schiffspatron oder Führer den doppelten Betrag des Rheinzolles von den früher ein- oder ausgeladenen und ans Ufer gelegten, oder an Bord eines andern Schiffes gebrachten Gütern zu zahlen; vorbehaltlich der übrigen Strafen, welche die Abgabengesetze des Landes, wo dieser Vorschrift zuwider gehandelt worden ist, gegen voreilige oder heimliche Ausladungen verhängt haben mögen.

Was an andern Orten bei dem Anlanden, sowohl als dem Ein- und Ausladen zu beobachten ist, bestimmen die Abgabengesetze jedes Gebiets.

§. 162.

Anwendung der in jedem Uferstaate geltenden Steuergesetze bei der Rheinschifffahrt.

Titl. III. Art. 36. Ein Schiff, das auf die vorgeschriebene Weise mit einem, in gehöriger und vorschriftsmäßiger Form ausgestellten Manifeste versehen ist, soll unter dem Vorwande, daß es nöthig sei, dessen Ladung zu untersuchen, wegen eines öffentlichen Steuer-Interesse auf seiner Fahrt anderswo, als an einer Rheinzollstelle oder in den, unter Artikel 41 gedachten Fällen nicht aufgehalten werden.

§. 163.

Art. 37. Auf dem Rheinstrome, von da, wo er schiffbar wird, bis ins Meer, und umgekehrt, ist ohne Rücksicht auf das, was in einzelnen Staaten bei der Ein- und Ausfuhr vorgeschrieben sein mag, die Durchfuhr aller Waaren ohne Ausnahme erlaubt, und bei ihrem Transporte auf dem ganzen eben bezeichneten Rheinlaufe nur den, in der gegenwärtigen Ordnung festgestellten Abgaben unterworfen. Fortsetzung.

Die Steuergesetze des Landes treten demnach nur ein, wenn Waaren mit der Bestimmung ankommen, im Lande ausgeladen zu werden; wenn Waaren von dem Lande zur Ausfuhr an Bord gebracht, aus dem Schiffe an's Ufer gelegt, oder aus einem Schiffe in ein anderes geladen werden; jedoch bleibt es in Beziehung hierauf bei den, hinsichtlich der Freihäfen, in der gegenwärtigen Ordnung festgestellten Bestimmungen; auch dürfen bei den eintretenden ausserordentlichen Beschädigungen des Schiffes, oder bei stürmischer Witterung, oder wenn es an gewissen Stellen des Stromes wegen einer der Schifffahrt ungünstigen örtlichen Beschaffenheit des Strombettes für den Augenblick nöthig werden sollte, die gewöhnlichen Ansladungen zur Erleichterung des Schiffes, aber auf offenem Strome vom Ufer entfernt, und unter Aufsicht von Steuerbeamten oder wo dieselben abwesend sind, oder fehlen, unter Aufsicht der nächsten Ortsbehörde stattfinden.

In keinem Falle dürfen aber die Güter, welche auf dem Rhein ein- oder ausgeführt werden, mit einer größeren Ein- oder Ausfuhr-Abgabe belegt werden, als Güter derselben Gattung, die man zu Lande ein- und ausführt.

§. 164.

Art. 38. Auf jedem Gebiete bestimmt die Regierung nach ihrem eigenen Gutfinden die Häfen oder Landungsplätze, wo es gestattet sein soll einzuladen oder auszuladen. Ein- und Ausladen in Häfen und Landungsplätzen.

Wird indessen der Schiffspatron oder Führer durch Sturm oder andere Zufälle an der Fortsetzung seiner Reise verhindert,

so ist ihm auch an anderen Orten, wo ihm ein solcher Unfall begegnet, erlaubt, Schiff und Ladung unter Aufsicht der Local-Obrigkeit in Sicherheit zu bringen.

Nimmt er nachher die Güter wieder ein, um seine Reise fortzusetzen, so hat er davon keine Ein- oder Ausfuhr-Zölle, noch Durchfuhr-Abgaben zu entrichten.

Wer unter solchen Umständen an einem Orte landet, wo keine Steuerbeamten sind, muß der Ortsobrigkeit von seiner Ankunft unverzüglich Anzeige machen und dafür sorgen, daß der Zwang, der ihn zum Anlanden bestimmt hat, glaubhaft festgestellt und eine Verhandlung darüber aufgenommen werde.

Die Steuerbeamten, welche an dem zunächst gelegenen Orte desselben Gebiets angestellt sind, werden hievon alsbald benachrichtiget und diese können die Ladung unter Aufsicht nehmen.

Wird, um die Waaren keiner weiteren Gefahr auszusetzen, das Schiff ausgeladen: so hat der Schiffpatron oder Führer sich jeder gesetzlichen Maßregel zur Verhinderung, daß kein Theil seiner Ladung heimlich eingeführt werde, zu unterwerfen.

Eigenmächtige Vorkehrungen, welche der Schiffspatron oder Führer unternimmt, ohne die Steuerbeamten, oder in ihrer Abwesenheit oder Ermanglung die Orts-Obrigkeit vorher davon benachrichtiget und ihre Dazwischenkunft abgewartet zu haben, sind nur dann zu entschuldigen, wenn der Schiffspatron oder Führer klar beweiset, daß die Rettung des Schiffes oder der Ladung davon abhing.

§. 165.

Verbleiung oder Versiegelung der Waarenräume und Verköstigung der Begleiter.

Art. 39. Wenn ein Schiffspatron oder Führer, ohne ab- und zuzuladen, mit seiner Ladung in einem Theil des Rheins eintritt, in welchem die Hoheit über den Rheinstrom und beide Ufer ungetheilt von einem Landesherrn ausgeübt wird, so ist er für die im ersten Absatze des obigen Artikels 37 bewilligte Transito-Freiheit, in Beziehung auf die das Steuerwesen betreffenden Formalitäten, nur dazu verpflichtet,

die Lucken oder die sonstigen Waarenräume verbleien oder versiegeln zu lassen, oder nach Ermessen der Localbehörden, zur Verhinderung des Schleichhandels, Begleiter an Bord zu nehmen, oder sich auch beiden Formalitäten zugleich zu unterwerfen.

Wenn bei stattfindender Verbleiung oder Versieglung der Lucken oder sonstigen Waarenräume, Schiffspatrone oder Führer, wegen Wassermangels oder andern ausserordentlicher Umstände halber, zu lichten oder einige Waaren überzuladen genöthiget sind, welche nachher sofort wieder in die nämlichen Fahrzeuge verladen werden sollen: so haben sie sich an die nächsten Steuerbeamten zu wenden, um die Bleie oder Siegel abnehmen zu lassen, auch sich den weitern Vorkehrungen, welche von den gedachten Beamten zur Verhütung heimlicher Einschwärzung eines Theils der Waaren für nöthig erachtet werden, zu unterziehen.

Die Begleiter haben kein anderes Recht, als Schiff und Ladung, oder Bleie und Siegel, zu dem angegebenen Zwecke zu bewachen.

Den Schiffspatronen oder Führern liegt es ob, jene Begleiter an der Kost der Schiffmannschaft Theil nehmen zu lassen, und ihnen das nöthige Feuer und Licht zu gewähren; ausserdem aber dürfen die Begleiter dafür, unter keinem Vorwande, einige Vergütung von dem Schiffspatron oder Führer fordern, noch solche annehmen.

Auch in denjenigen Theilen des Stromes, wo die einander gegenüber liegenden Ufer verschiedenen Landesherrn angehören, können die vorstehenden Bestimmungen gleichmäßige Anwendbarkeit erhalten, wenn sich die betreffenden Landesherrschaften über ein gemeinschaftliches Steuersystem geeiniget haben.

§. 166.

Anzeige der auszuladenden Waaren an der ersten Rheinzollstelle.

Art. 40. Hat ein Schiffspatron oder Führer Waaren am Bord, welche in dem Lande, dessen Grenzen er auf der

Fahrt berührt, ausgeladen werden sollen; so muß er, wenn es die Steuereinrichtung des Landes mit sich führt, seine Ladung vollständig dem an der ersten Rheinzollstelle dieses Landes anwesenden Steuerbeamten anzeigen.

Es kann diese Revision von ihnen veranlaßt und die Landessteuer von den Waaren gefordert werden, welche ausgeladen und eingeführt werden sollen.

Dasselbe findet in dem Falle statt, wenn der Schiffspatron oder Führer in einem Lande Waaren geladen hat, welche ausgeführt werden sollen. Die Anmeldung geschieht aber an der letzten Rheinzollstelle, innerhalb der Landesgrenze, bei den anwesenden Steuerbeamten oder, wenn es die Landesgesetze verstatten, an der dem Ladungsorte zunächst belegende Zollstelle.

Art. 41. Wird ein Schiffspatron oder Führer überwiesen, daß er Schleichhandel zu treiben versucht habe, so soll ihn die Freiheit der Rheinschifffahrt für seine Person und für die Waaren, die er unerlaubter Weise ein- oder ausführen wollte, gegen die Verfolgungen der Steuerbeamten nicht schützen. Die außerdem in dem Schiffe befindlichen Waaren sollen jedoch wegen eines solchen Versuches nicht in Beschlag genommen, auch soll im Allgemeinen gegen einen solchen Schiffspatron oder Führer nicht strenger verfahren werden, als es die allgemeinen, in Kraft stehenden Gesetze des Staates, wo der Unterschleif entdeckt worden ist, mit sich bringen.

Wird bei den Rheinzollstaaten an der Grenze eines Gebietes, wo nämlich das Schiff die Landesgrenze ein- oder ausgehend durchschneidet, oder auch während seines Durchganges durch das Gebiet, befunden, daß dessen Ladung von dem Manifeste dergestalt abweicht, daß eine beabsichtigte oder erfolgte Bevortheilung der Landessteuern daraus zu entnehmen ist; so kann der Schiffspatron oder Führer auch dafür nach den Bestimmungen der Steuergesetze des Landes in Anspruch genommen und mit der Strafe belegt werden, welche diese wegen unrichtiger Declarationen verhängen.

Die hohen contrahirenden Theile verpflichten sich weiterhin, wegen sonst etwa günstiger und mit ihren Finanzinteressen verträglicher Bestimmungen, welche die Erfahrung in der Anwendung ihres Zollsystems auf die Rheinschifffahrt als nothwendig erweisen möchte, um den Handel und die Schifffahrt des Rheins zu beleben, überein zu kommen.

§. 167.

Patentisirung der Schiffspatrone oder Führer zur Rheinschifffahrt.

Tit. IV. Art. 42. Da die Rheinschifffahrt viele Erfahrung und Ortskenntniß erfordert: so werden zu deren Ausübung nur erfahrene Schiffspatrone oder Führer zugelassen, welche sich über ihre in diesem Stücke erworbene Kenntnisse vorher ausgewiesen haben.

Wer jedoch einmal zur Rheinschifffahrt berechtiget war, bedarf über seine Fähigkeit keiner weitern Nachweisung.

Jede Uferregierung wird die nöthigen Maßregeln ergreifen, um sich von der Fähigkeit derjenigen zu versichern, welchen sie die Rheinschifffahrt vertrauet.

Das Patent, das hierüber dem Schiffspatron oder Führer von seiner Landesobrigkeit durch die hiezu beordneten Behörden ausgefertiget wird, giebt ihm das Recht, von dem Punkte an, wo der Rhein schiffbar wird, bis in's Meer, und aus dem Meere bis an den gedachten Punkt, die Schifffahrt in Gemäßheit der Bestimmungen der gegenwärtigen Ordnung auszuüben. Unter der großen intermediären und kleinen Schifffahrt gilt deshalb kein rechtlicher Unterschied. Dergleichen Schifferpatente werden nur anerkannten Unterthanen der Rheinuferstaaten ertheilt, und die betreffenden Schiffe darin genau bezeichnet.

§. 168.

Widerrechtlicher Zwang zur Löschung od zur Ueberbringung der Ladung an Bord eines andern Schiffes.

Art. 43. Der Schiffspatron oder Führer, welchem die Befahrung des Rheins verstattet ist, und welcher denselben befährt, darf nirgendwo gezwungen werden, wider seinen Willen zu löschen oder seine Ladung an Bord eines andern Schiffes

zu bringen. Daher sind alle Rechte, Privilegien und Gebräuche, die mit dieser Bestimmung direct oder indirect im Widerspruche stehen, und in den Rheinhäfen oder sonst wo auf dem Rhein bis in's Meer, entweder zum Vortheile einer Schiffergilde und um die unter ihnen hergebrachte Rangfahrt zu begünstigen, oder aus einem andern Grunde hervorgebracht waren, ein für allemal abgeschafft, und dürfen, unter welch Namen es immer sei, nie wieder eingeführt werden.

Eben dasselbe gilt in Gemäßheit des Artikels 110 der Wiener Congreßakte und der ihr unter Nr. **XVI.** angehängten Artikel auch von den mit dem Rhein in directer Verbindung stehenden Flüssen.

§. 169.

Aufhebung der Schiffergilden und Zünfte.

Art. 44. Alle bis jetzt noch bestehenden Schiffergilden und Zünfte sind aufgelöst.

Ihre Activa und Schulden werden mit Einwirkung der landesherrlichen Behörden, unter welchen sie ihren Sitz haben, liquidirt und die Schulden von den lebenden Mitgliedern berichtiget.

Was übrig bleibt, ist gemeinschaftliches Eigenthum dieser Mitglieder, welche darüber, insofern es nicht früher auf eine gültige Weise zu einem andern Zwecke bestimmt war, nach Willkühr verfügen.

§. 170.

Zahl der Rheinschiffer-Patrone oder Führer.

Art. 45. Die Zahl der Rheinschiffer — Patronen oder Führer — ist unbestimmt.

Sofern ihnen das Recht eingeräumt wird, auf den in den Rhein sich ergießenden Nebenströmen, als dem Neckar, dem Main, der Mosel und der Maas, imgleichen auch auf der Schelde, die Schifffahrt auszuüben, sind gegenseitig auch die dortigen Schiffspatrone oder Führer auf dem Rhein zuzulassen.

Sie beweisen alsdann nur, daß sie auf einem dieser Nebenflüsse zur Schifffahrt berechtiget sind.

§. 171.

Art. 46. Das Uebersetzen von Personen, Pferden, Wagen, Gepäcke oder andern Gegenständen von einem Ufer an das entgegenliegende, und was sonst zum gemeinen Verkehr der beiden Ufer gehört, hat mit dieser Schifffahrts-Ordnung nichts gemein. Auch wird dieselbe überhaupt nicht angewendet, wo die Fahrt eines Schiffpatrons oder Führers auf das eigene Gebiet seines Landesherrn sich beschränkt. — Ein solcher steht allein unter der Obrigkeit des Landes, wo er sein Gewerbe treibt.

Uebersetzung v. Personen, Pferden, Wagen, Gepäcken 2c. auf das entgegengesetzte Ufer.

§. 172.

Art. 47. Der Staat allein, auf dessen Gebiet ein Schiffspatron oder Führer wohnt, hat das Recht, das diesem einmal ertheilte Schifferpatent aus erheblichen Gründen wieder einzuziehen. Diese Bestimmung schließt aber das Recht anderer Rheinuferstaaten nicht aus, den Schiffspatron oder Führer, der eines auf ihrem Gebiete verübten Vergehens oder Verbrechens beschuldiget wird, zur Verantwortung und Strafe zu ziehen und, nach Beschaffenheit der Umstände, bei der Behörde seines Wohnorts zu veranlassen, daß sein Patent eingezogen werde.

Recht eines Uferstaates auf Einziehung des einem Schiffspatron oder Führer ertheilten Schiffspatents.

§. 173.

Tit. V. Art. 48. Die Frachtpreise und alle übrigen Bedingungen des Transportes beruhen lediglich auf der freiwilligen Uebereinkunft des Schiffpatrons oder Führers und des Versenders oder dessen Comittenten; und wie diese unter mehreren Schiffspatronen oder Führern, ohne Rücksicht auf ihren Wohnort, die Wahl haben: so bleibt es dem Schiffspatron oder Führer freigestellt, eine ihm angebotene Ladung auszuschlagen oder zu übernehmen.

Frachten und Rangfahrten.

§. 174.

Art. 49. Zwei und mehrere Handelsstädte können gleichwohl mit einer beliebigen Anzahl Schiffspatrone oder Führer,

Verträge der Handelsstädte mit Schiffspatronen od. Führer.

die sie zu ihrem wechselseitigen Verkehr für nöthig erachten, Verträge auf eine bestimmte Zeit abschließen, hierin die Frachtbriefe, die Zeit der Abfahrt und Ankunft, und andere in ihrem Interesse liegende, mit keinem gebietenden Gesetze im Widerspruch stehende Bedingungen feststellen und also eine Rangfahrt einführen, welche dem Handelsstande billige Frachtpreise und den Schiffspatronen oder Führern, so oft sie in einen Hafen einlaufen, eine baldige Rückfracht sichert.

§. 175.

Bei- u. Austritt aus dieser Vereinigung.

Art. 50. In den Städten, wo eine dergleichen Rangfahrt eingeführt wird, steht es jedoch jedem einzelnen Handelsmanne, so wie jedem Schiffspatrone und Führer frei, an dieser Vereinigung Antheil zu nehmen oder seinen Beitritt zu versagen. Handelsleute sowohl als Schiffspatrone oder Führer, welche der Vereinigung einmal beigetreten sind, können, nachdem sie drei Monate vorher aufgekündiget haben, mit dem Ablaufe jeden Kalenderjahres wieder ausscheiden. — So lange ein Handelsmann zu der Vereinigung gehört, bleibt er verbunden, die Rangordnung zu beobachten, und darf, dem Vertrage zuwider, seine Waaren weder unter seinem eigenen, noch unter einem fremden, zu dem Ende entlehnten Namen in ein anderes Schiff verladen; unbeschadet der besondern Verfügungen fremder Comittenten, welche nicht zu der Vereinigung gehören.

Ebenso hat auch jeder Schiffspatron oder Führer, so lang er zu der Vereinigung gehört, die Rangordnung zu beobachten.

Wenn jedoch die Handelsinteressen zweier contrahirenden Städte eine Aenderung der vorstehenden Bestimmungen erfordern sollten, so kann solche zwar statt finden; die Verträge aber müssen in diesem Falle einer besondern Genehmigung der respectiven Regierungen unterworfen werden.

§. 176.

Art. 51. Da Verträge über die Errichtung einer Rangfahrt, gleich jedem unter Privatpersonen abgeschlossenen Befrachtungs-Vertrage, nur diejenigen verbinden, welche darin gewilliget haben, und wenn sie Bedingungen enthalten sollten, welche mit einem gebietenden oder verbietenden Gesetze im Widerspruche stehen oder die Rechte anderer Personen verletzen, ohnehin ungültig sein würden: so bedürfen sie keiner andern Form und Fassung, als der, welche überhaupt bei Verträgen dieser Art, nach gemeinen Rechten des Ortes, wo sie geschlossen sind, dazu erforderlich sind. Die Central-Commission so wenig, als der Oberaufseher der Rheinschifffahrt, sind berechtiget, zu fordern, daß solche Verträge durch sie vermittelt oder die Frachtpreise mit ihrer Bewilligung bestimmt werden.

Wie diese Befrachtungsverträge eingegangen werden können.

Gleichwohl nehmen die betreffenden Regierungen von diesen Verträgen Kenntniß und lassen dieselben der Central-Commission oder, in deren Abwesenheit, dem Oberaufseher der Rheinschifffahrt mittheilen.

§. 177.

Art. 52. Einigen sich zwei Regierungen darüber, daß an bestimmten Tagen und Stunden ein Schiff von einem Orte abfahren soll, um Reisende, ihr Gepäck, ihre Wagen und auch Waaren an einem andern Ort zu führen: so hat dieses Schiff gleiche Rechte mit den übrigen, die den Strom befahren.

Schiffe, welche durch Einigung zweier Regierungen an bestimmten Tagen und Stunden abfahren sollen.

Die Central-Commission und der Oberaufseher der Rheinschifffahrt haben gleichfalls über solche Schiffe keine besondere Aufsicht; am wenigsten haben sie etwas darüber zu bestimmen, ob und wo solche Anstalten errichtet, wie sie befördert und welche besondere Vorschriften deshalb erlassen werden sollen.

§. 178.

Tit. VI. Art. 53. Meldet sich ein Schiffspatron oder Führer mit einem Fahrzeuge, das zum erstenmale zur Rhein-

Polizeiliche Vorschriften z. Sicherheit der Rheinschifffahrt u. des Handels.

schifffahrt zugelassen oder beladen werden soll, so muß er solches zuvörderst von hierauf eidlich verpflichteten Sachverständigen untersuchen und bezeugen lassen, daß dieses Fahrzeug für denjenigen Theil der Rheinschifffahrt, wofür es bestimmt ist, tauglich befunden worden; daß es dauerhaft gemacht, gut kalfatert und mit allem nöthigen Tackelwerk und Schiffsgeräthe versehen, auch daß es zur Aufbewahrung der einzunehmenden Güter angemessen eingerichtet ist und daß seine Schiffsmannschaft aus einer zu seiner Führung hinlänglichen Anzahl von Matrosen besteht.

Diese Untersuchung muß, so oft der Absender es nöthig findet, und jährlich wenigstens einmal wiederholt werden.

Wer Güter für fremde Rechnung auf dem Rheinstrome zu versenden hat, ist berechtiget, von dem Schiffspatron oder Führer die Beibringung eines durch die Sachverständigen letztlich ausgefertigten Zeugnisses zu verlangen.

Unterläßt er diese Vorsicht und die Waaren gehen auf der Reise wegen Untauglichkeit des Schiffers zu Grunde, oder werden aus dieser Ursache beschädiget, so haftet dafür der Absender, mit Vorbehalt seines Regresses gegen den Schiffer.

Für jeden nach Art. 38. zum Ein- und Abladen anzuweisenden Hafen veranlassen die betreffenden Regierungen der Uferstaaten das Erforderliche, damit das Verfahren der Sachverständigen ordnungsmäßig eingerichtet und dem dabei interessirten Handelsstande die beabsichtigte Sicherheit gewährt werde.

§. 179.

Eigenschaften z. Tauglichkeit eines Stromfahrzeuges.

Art. 54. Welche Eigenschaften zur Tauglichkeit eines Stromfahrzeuges gehören, wird nach den örtlichen Bedürfnissen mit landesherrlicher Genehmigung festgestellt. Sonst aber sollen unter den zur Rheinschifffahrt bestimmten Stromfahrzeugen keine andere Unterschiede irgend einer Art gemacht werden.

§. 180.

Art. 55. Eben so bestimmt jeder Staat die Maßregeln, die er in seinen Häfen und auf den Ein- und Ausladeplätzen zur Erleichterung des Handels, zur Beförderung der Schiffahrt und Beschleunigung der Versendungen, zur Handhabung einer guten Ordnung bei dem Ein- und Ausladen, zur Sicherung der an's Ufer gelegten Waaren und Erhaltung derjenigen, welche man aufzunehmen sich weigert und worüber Streit entsteht, und überhaupt zum Besten des Handelsstandes und der Schiffspatrone und Führer für dienlich erachtet.

Maßregeln bei Ein- und Ausladen d. Waaren und deren Sicherstellung ꝛc.

§. 181.

Art. 56. Der Schiffspatron oder Führer haftet für die Güter, die er zu laden übernommen hat, von dem Augenblicke an, da sie an's Ufer gestellt und ihm als Theil seiner Ladung überwiesen werden.

Haftung der Schiffspatrone für übernommene Waaren.

Haben die Waaren erweislich durch Schuld der Beamten gelitten: so ist die ihnen zunächst vorgesetzte Behörde den Ersatz zu leisten verpflichtet, welcher durch den Regreß an die Beamten nicht aufgehalten werden darf.

§. 182.

Art. 57. Während der Fahrt darf der Schiffspatron oder Führer seine Ladung nicht verlassen, widrigenfalls wird auf dessen Gefahr und Kosten, wenn auch kein Schaden hieraus entstanden sein sollte, wofür er auf jeden Fall verantwortlich bleibt, das Schiff von den Rhein-Zollbeamten einem Setzschiffer anvertraut.

Aufstellung eines Setzschiffers bei Entfernung des Schiffspatrons.

Es versteht sich von selbst, daß diese Verfügung nicht statt hat, wenn der Schiffspatron oder Führer nur augenblicklich sein Fahrzeug verläßt, um sich mit Lebensmitteln zu versehen, den Zoll zu entrichten oder aus ähnlichen Beweggründen.

§. 183.

Wechseln der Lootsen oder Steuerleute.

Art. 58. Allenthalben, wo wegen der Eigenschaften des Fahrwassers, nach der Observanz oder den bestehenden Vorschriften, die Lootsen oder die Steuerleute wechseln, ist der Schiffspatron oder Führer verbunden, einen andern Steuermann oder Lootsen an Bord zu nehmen, und soll, wenn er dieses versäumt, von den Rheinschiffsbeamten dazu angehalten werden.

Unter mehreren zugleich anwesenden Lootsen und Steuerleuten bleibt dem Schiffspatron oder Führer die Wahl.

§. 184.

Ausnahme hievon.

Art. 59. Flußfahrzeuge von geringer Einsenkung, als Nachen unter 300 Zentner Ladungsfähigkeit, Marktschiffe u. s. w. sind von der im vorigen Artikel ausgedrückten Regel ausgenommen.

§. 185.

Dienstverhältnisse der Lootsen oder Steuerleute

Art. 60. Was den Dienst der Lootsen und Steuerleute betrifft: so hat es bei den in jedem Staate gegebenen oder zu gebenden Bestimmungen, und in Ansehung der Gebühren, welche sie zu fordern berechtiget sind, bei der gegebenen oder zu gebenden Tarordnung mit der Maßgabe sein Bewenden, daß dem fremden Schiffer keine andere Verpflichtungen als dem einheimischen auferlegt werden.

§. 186.

Anhängen v. Fahrzeugen aneinander oder an ein beladenes Schiff.

Art. 61. Wer mehrere Fahrzeuge führt, darf in keinem Falle, gleichviel, ob er den Strom aufwärts oder abwärts fährt, eines dieser Fahrzeuge an das andere anhängen.

Auch ein leeres Fahrzeug, das über 300 Zentner Ladungsfähigkeit hat, darf einem beladenen Schiffe nicht angehängt werden.

Tritt die Nothwendigkeit ein, das Schiff zu lichten, so sollen die Lichter abgesondert geführt, und wenn sie stromaufwärts gehen, abgesondert bespannt werden.

§. 187.

Art. 62. Mit einer Oberlast auf dem Rhein zu fahren, ist verboten. Während der Reise dürfen gleichfalls keine Waaren über Bord aus einem Schiffe in's andere geladen werden, nur die Fälle ausgenommen, wo das Wasser zu niedrig, wenn das Schiff beschädiget ist oder sonst eine dringende Gefahr eintritt, welche den Schiffspatron oder Führer nöthigt, ohne Aufschub zu lichten. Verbot, mit Oberlast zu fahren.

Auch in diesen Fällen hat man sich indessen nach der im Art. 39. darüber enthaltenen Vorschrift zu richten.

§. 188.

Art. 63. Die Verfügungen des Art. 61., so wie das Verbot mit Oberlast zu fahren, sind auf die Rheinschifffahrt nicht anwendbar, welche mit Dampfschiffen betrieben wird. Ausnahme bei Dampfschiffen.

Demnach sollen die auf das Verdeck solcher Schiffe niedergelegten Waaren an einer oder zwei Stellen in der Art vereiniget und mit einem Segeltuch bedeckt werden, daß die Verbleiung statt finden kann, wenn nach Maßgabe des Artikels 37 die Durchfuhr aus einem Gebiete in das andere hiezu Veranlassung giebt; ohne daß eine Vermehrung von Kosten oder Aufenthalt entstehen darf.

Die respectiven Landesherrschaften sorgen durch geeignete Maßregeln für die Beförderung und den Schutz dieses neuen Zweiges der Gewerbsthätigkeit; so wie dafür, daß aller Vortheil, welchen derselbe zu versprechen scheint, dem Handelsstande gesichert werde.

§. 189.

Art. 64. Uebertretungen der in den Artikeln 61 u. 62 enthaltenen Vorschriften werden von dem weiter unten näher zu erwähnenden Rheinzollrichter des Orts, wo sie zuerst entdeckt wurden, mit einer Geldbuße von 100 — 300 Franken belegt. Sind andere Nachtheile entstanden, welche der Schiffs- Bestrafung der Uebertretung d. Art. 61 u. 62.

patron oder Führer durch Nichtbefolgung der Vorschriften verschuldet, so bleibt er auch dafür haftend.

§. 190.

Führung von Schießpulver.

Art. 65. Schießpulver soll mit besondern Fahrzeugen geführt und niemals unter andere Güter verladen werden. Schiffe, die damit beladen sind, bleiben, so viel es sich thun läßt, von dem Ufer entfernt, und wenn sie, entweder, um ausgeladen zu werden oder weil sie aus einer andern Ursache die Reise nicht gleich fortsetzen können, vor Anker legen, wird die Polizeibehörde des zunächst gelegenen Ortes davon benachrichtiget. — Diese bestimmt, was die öffentliche Sicherheit etwa noch weiter erheischen mag, und der Schiffspatron oder Führer hat die ihm gegebene Vorschrift zu befolgen; alles bei der im Art. 64. ausgedrückten Strafe, worauf von dem Rheinzollrichter erkannt wird.

§. 191.

Voraus-schickung eines Nachens durch die Flößer.

Art. 66. Die Flößer sind schuldig, einen Nachen voraus zu schicken, um die auf dem Strome oder in dem Hafen befindlichen Schiffe, die Mühlen und Brücken zu warnen, damit jeder auf seiner Hut sei und bei Zeiten die erforderlichen Maßregeln zu seiner Sicherheit ergreifen könne.

Dieser Nachen soll dem Floße wenigstens eine Stunde vorhergehen, und, damit er auch schon von weitem bemerkt werde, zum Zeichen seiner Bestimmung, eine aus 16 roth und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge aufstecken.

Die Befolgung dieser Vorsicht allein soll gleichwohl den Flößer niemals entschuldigen, wenn er übrigens nicht alle mögliche Sorgfalt angewendet hat, um Unglück zu verhüten; wenn er nicht mit den, nach der Größe seines Floßes erforderlichen Geräthschaften versehen war, in der Bauart gefehlt oder sonst etwas gethan oder unterlassen hat, was ihn nach allgemeinen Grundsätzen des Rechts verpflichtet, den durch das Vorbeifahren seines Floßes verursachten Schaden zu ersetzen.

§. 192.

Art. 67. Alle Rheinstaaten machen sich anheischig, eine besondere Sorgfalt darauf zu verwenden, daß auf ihrem Gebiete der Leinpfad überall in guten Stand gesetzt, darin erhalten und, so oft es nöthig sein wird, ohne einigen Aufschub auf Kosten desjenigen, den es angeht, wieder hergestellt werde, damit in dieser Beziehung der Schifffahrt nie einiges Hinderniß im Wege stehe. Erhaltung des Leinpfades.

Sie verbinden sich überdieß, jeder für seine Gebietsstrecke, die nöthigen Maßregeln zu ergreifen, damit durch Mühlen oder andere Trieb- und Räderwerke auf dem Strome, ingleichem durch Wehren und sonstige Kunstanlagen irgend einer Art, niemals eine Hemmung der Schifffahrt verursacht werde; damit bei fliegenden oder Schiffbrücken die freie Durchlassung der Fahrzeuge oder Flöße, die ihre Fahrt fortsetzen wollen, so schnell als möglich geschehe, ohne daß dafür eine andere Zahlung als ein mäßiges, durch gemeinschaftliche Uebereinkunft und auf einen unveränderlichen Satz festzustellendes Entgelt gefordert werden könne, und damit endlich jedes andere, im Strombette selbst vorkommende Hinderniß der Schifffahrt — sofern dergleichen Hindernisse von einem Mangel an der gehörigen Stromaufsicht und Instandhaltung herrühren, — ohne Aufschub und auf ihre eigene Kosten hinweggeräumt werde. Für das Niederländische Gouvernement sind die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels, so weit sie sich auf die gehörige Instandhaltung des Leinpfades und des Strombettes selbst beziehen, nur in Ansehung der Waal verbindlich.

§. 193.

Art. 68. Um den Leinpfad und die daranstoßenden Gebäude, Geländer und andere Anlagen zu schonen, sollen bei dem Heraufziehen der Schiffe niemals mehr als drei Pferde auf einem Stichseile gehen. Die Uebertreter dieses Verbotes können von der gerichtlichen Ortsbehörde mit einer Polizeistrafe belegt werden. Schonung desselben.

§. 194.

Anweisung der Ein- und Abladeplätze, u. Erhebung der Bohlwerks-, Kran- und Waaggebühren.

Art. 69. Den auf dem Rhein fahrenden Schiffspatronen oder Führern sind von den betreffenden Regierungen angemessene Plätze zur Niederlage ihrer Waaren anzuweisen; auch zum Behufe jeder wünschenswerthen Erleichterung und Beschleunigung der Ein- und Abladungen die nöthigen Einrichtungen anzuordnen und in Stand zu erhalten.

An andern Orten und Plätzen können die Schiffspatrone oder Führer nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Rheinzollbeamten Güter ein- und abladen.

An jedem Ein- oder Abladeplatze sorgen die betreffenden Regierungen für die Bestellung einer mit der Verwaltung der Hafenpolizei zu beauftragenden Beaufsichtigungs-Commission. Zur Bestreitung der desfallsigen Unterhaltungs- und Beaufsichtigungskosten wird unter der Benennung von Bohlwerks-, Kran- und Waaggebühren ein Entgelt erhoben, dessen Betrag aber folgende Sätze, nämlich:

a. an Bohlwerksgebühr, 5 Centimen,
b. von Krangebühr, 5 Centimen bei der Abladung, und 5 Centimen bei der Einladung, im Ganzen 10 Centimen,
c. an Waaggebühr, 5 Centimen

} für den Zentner

nicht übersteigen darf.

Güter, welche zu ihrer sichern Aufbewahrung in den hierzu an jedem Ein- oder Abladeplatze befindlichen Magazinen gelagert werden, zahlen dafür eine Magazingebühr, die während des ersten Monats den Betrag von $^1/_3$ Centime für den Tag und während jedes folgenden Monats den Betrag von $^1/_6$ Centime für den Tag bei jedem Zentner nicht übersteigen darf.

Bei Bestimmung der Höhe der besagten Bohlwerks-, Kran-, Waage- und Magazingebühren wird der Ausländer dem Inländer völlig gleich behandelt.

§. 195.

Art. 70. Wo Werfte, Bohlwerke, Krane, öffentliche Waagen, Magazine und Sicherheitshäfen, wie der vorhergehende Artikel besagt, auf Kosten des Staats, in dessen Gebiet der Ort gelegen ist, oder auf Kosten einer Stadt errichtet sind, ist nur derjenige, der sie wirklich gebraucht, die in Gemäßheit desselben Artikels von den respectiven Landesherrschaften festzusetzenden und zur Deckung der Unterhaltungs- und Beaufsichtigungskosten bestimmten Gebühren zu zahlen verpflichtet.

Wer von obigen Gebühren entbunden ist.

Alle dieser Bestimmung zuwiderlaufende Gewohnheiten sind hiemit abgeschafft.

Ein Schiffspatron oder Führer, der am Ufer anlegt und Waaren aussetzt oder einladet, ohne eine oder die andere solcher Anstalten zu benützen, und ohne die gewöhnliche Uferbenützung zu verhindern, ist die Gebühr nur für diejenigen dieser Anstalten zu zahlen verpflichtet, die er wirklich gebraucht hat, und die benützt werden müssen, um das Gewicht der Ladung, indem sie an Bord gebracht wird, auszumitteln und festzustellen.

§. 196.

Tit. VII. Art. 71. Defraudationen der Rheinschifffahrts-Abgaben werden mit einer Geldbuße bestraft, welche dem vierfachen Werth der nicht gezahlten Abgaben gleichkommt. — Die Abgaben selbst sind hiebei allemal besonders nachzuzahlen.

Defraudationen der Schifffahrts-Abgaben.

Bei der Bestimmung der Geldstrafen nimmt man den ganzen Betrag der Abgaben zum Grunde, welche der Schiffspatron oder Führer an der Zollstelle, wo der Betrug entdeckt wird, zu unterschlagen versucht hat, und die an allen übrigen auf demselben Gebiete gelegenen Zollstellen wirklich unterschlagen worden sind.

Entdeckt sich bei dieser Untersuchung, daß auch ein anderer Rheinstaat, oder mehrere, von dem Schiffspatron oder Führer

an ihren Rechten verkürzt worden sind: so wird das aufgenommene Protocoll den betheiligten Zollämtern in beglaubigter Form mitgetheilt und zugleich die Strafe für ihre Rechnung mit erhoben. — Der Schiffspatron oder Führer wird jedoch aus diesem Grunde an der Fortsetzung seiner Fahrt nicht gehindert.

§. 197.

Abquittirung der geleisteten Zahlungen.

Art. 72. Dem Schiffspatron oder Führer ist an jeder Zollstelle über die dort geschehene Zahlung eine Quittung auszufertigen und überdies die geleistete Zahlung unter seinem Manifeste zu vermerken.

Diese Quittungen müssen genaue Angaben der Zahl von Zentnern, wofür das Ganze, das Viertheil oder der zwanzigste Theil des Rheinzolles, oder die doppelte Schiffsgebühr entrichtet worden ist; auch den Betrag der verschiedenen, sowohl am Rheinzoll für die Ladung, als an Schiffsgebühr geleisteten Zahlungen enthalten.

§. 198.

Vorlage verlangter Quittungen an jeder Zollstelle.

Art. 73. Der Schiffspatron oder Führer kann auch an jeder Zollstelle angehalten werden, durch seine Quittungen zu beweisen, daß er überall, wo er schuldig war, den Rheinzoll und die Schiffsgebühr bezahlt habe. — Wer eine oder mehrere dieser Quittungen nicht beibringen kann, wird zum Beweise des Gegentheils als Defraudant angesehen und hat einstweilen die nach Art. 71. verwirkte Strafe zu erlegen.

§. 199.

Anmeldung zur Entrichtung der Abgaben.

Art. 74. Wer bei einem Zollamte vorbeifährt, ohne zur Entrichtung der Abgaben sich angemeldet und sein Manifest vorgezeigt zu haben, oder wer vor geschehener Entrichtung der Abgaben von einem Zollamte wieder abfährt, verfällt in die oben Art. 71. festgesetzte Strafe, es sei denn, daß er, um das Schiff, die Ladung oder die Schiffsmannschaft zu retten,

durch einen unausweichlichen und klar zu erkennenden Nothfall dazu gezwungen gewesen. Unter solchen Umständen ist es genug, wenn er bei dem Rheinzollamte sich anmeldet, sobald das Schiff, die Güter und die Mannschaft in Sicherheit gebracht sind.

§. 200.

Art. 75. Ergiebt sich bei dem Ausladen des Schiffes oder beim Abwiegen der ausgeladenen Güter, daß die Anzahl der auf dem Schiffe befindlichen Colli, deren Bezeichnung oder die Gattung der Waaren, von den im Manifest angegebenen verschieden sind; so wird vor allem untersucht, wovon der Unterschied herrühre. Wenn die Colli m. dem Manifest nicht übereinstimmen.

§. 201.

Art. 76. Sind im Manifeste ganze Ladungsartikel oder Colli ausgelassen, so hat der Schiffspatron oder Führer die im Art. 71. bestimmte Geldstrafe nach Verhältniß der Abgaben verwirkt, welche von den in dem Manifeste verschwiegenen Ladungsartikeln hätten gezahlt werden müssen. Straffälligkeit der Schiffspatrone.

§. 202.

Art. 77. Ist das Gewicht im Manifeste unrichtig ausgedrückt und die Verschiedenheit ist von der Art, daß man sie nicht als die Folge eines bloßen Zufalles ansehen kann: so zahlt der Schiffspatron oder Führer die Geldstrafe nach Verhältniß des Mehrgewichts. — Ist dagegen die Verschiedenheit so unerheblich, daß eine ihr zu Grunde liegende Absicht zu defraudiren, nicht angenommen werden kann, so findet nur eine Nachzahlung des einfachen Zollbetrages für das Mehrgewicht bei den einer und derselben Landesherrschaft angehörigen Zollstellen statt. Fortsetzung.

§. 203.

Art. 78. Wenn statt einer einem höheren Zoll unterworfenen Waare, das Manifest eine niedriger besteuerte angiebt: Fortsetzung.

so wird die Geldstrafe nach dem wahren Ertrage der unrichtig angegebenen Artikel berechnet.

§. 204.

Regreß-Ansprüche der Schiffspatrone.

Art. 79. Der Schiffspatron oder Führer haftet in jedem Falle für die Strafe; ihm bleibt indessen der Regreß wider diejenigen vorbehalten, welche durch unrichtige Angaben ihn in Irrthum geführt und zu Schaden gebracht haben.

§. 205.

Bestrafung derselben bei den Landes-, Ein- u. Ausfuhrzöllen.

Art. 80. In Beziehung auf die Strafen, welchen der Schiffspatron oder Führer bei den Landes-, Ein- und Ausfuhrzöllen, durch unrichtige Erklärungen und andere Contraventionen sich aussetzt, wird auf den dritten Titel verwiesen, und soll durch die gegenwärtige Ordnung den in jedem Rheinstaate geltenden Steuergesetzen kein Eintrag geschehen.

§. 206.

Tit. VIII. Gerichte in streitigen Rheinschifffahrts-Angelegenheiten.

Art. 81. Ehe die gegenwärtige Ordnung in Vollzug tritt, soll an jedem Ein- oder Ablade-Hafen oder in jedem Gemeindebezirke, worin sich ein Rheinzollamt befindet, ein daselbst oder doch so nahe als möglich wohnender, auch aufferdem einem richterlichen Amte vorstehender Beamter ernannt werden, zur summarischen Behandlung und Entscheidung in erster Instanz:

a. aller Contraventionen gegen die Bestimmungen der Schiffahrts-Ordnung und der hiedurch verwirkten Strafen, insofern der Schiffspatron oder Führer sich denselben nicht freiwillig unterwirft;

b. aller Streitigkeiten wegen Zahlung der Rheinschifffahrts-, Kran-, Waage-, Hafen- und Werft- oder Bohlwerks-Gebühren und wegen ihres Betrages;

c. der von Privatpersonen unternommenen Hemmung des Leinpfades;

d. der den Eigenthümern der Zugpferde bei dem Heraufziehen der Schiffe, zur Last gelegten Beschädigungen am

Grundeigenthum, sowie über jeden Schaden, den Schiffer oder Floßer, während der Fahrt oder beim Anlanden, durch ihre Fahrlässigkeit andern verursacht haben sollen.

Name und Wohnort des Zollrichters sollen im Zollamte angeschlagen werden.

§. 207.

Anstellung der Richter.

Art. 82. Die Richter werden vom Staate, der sie dazu bestimmt und anstellt, als solche erklärt.

Sie werden nicht nur im Allgemeinen eidlich darauf verpflichtet, daß sie jedem, ohne Unterschied der Person, schleunige und unparteiische Gerechtigkeit widerfahren lassen wollen; sondern versprechen zugleich, in allen durch die gegenwärtige Ordnung vorgesehenen Fällen, die darin enthaltenen Bestimmungen zur Richtschnur zu nehmen.

Das Protocoll über die Verpflichtung des hiebei angestellten oder in der Folge dort eintretenden Personals wird von den Richtern selbst, dem Ober-Aufseher der Rheinschifffahrt zur Nachricht eingesendet, und von diesem der Central-Commission bei ihrer nächsten Zusammenkunft vorgelegt.

§. 208.

Competenz der Zollrichter.

Art. 83. Streitigkeiten, welche über die obenerwähnten Gegenstände an der Zollstelle selbst entstehen, gehören ausschließlich zur Competenz des nach Artikel 81 daselbst angestellten Zollrichters.

Wird an einer Rheinzollstelle über Defraudation der Rheinschifffahrts-Abgaben geklagt: so untersucht der Richter nicht blos den Betrug, den der Schiffspatron oder Führer an der Zollstelle selbst begangen haben soll, wo er zuerst beschuldigt wird, sondern auch die übrigen, auf derselben Fahrt an den vorherigen von ihm schon zurückgelegten Zollstellen desselben Gebietes begangenen Defraudationen, und bringt auch diese bei Bestimmung der Strafe in Anschlag.

Klagen wider Schiffspatrone, Führer der Leinpferde oder andere Privat-Personen, über Hemmung des Leinpfades, oder über

Beschädigung am Grundeigenthum, sind bei dem zunächst wohnenden Zollrichter des Gebietes, wo sich der Vorfall ereignet hat, anzubringen.

§. 209.

Verfahren.

Art. 84. Der Zollrichter untersucht die bei ihm angebrachten Streitigkeiten summarisch. — Klage, Antwort und alle weiteren Ausführungen werden mündlich angebracht und zu Protocoll genommen, worauf nach Verschiedenheit der Umstände entweder noch Beweis aufgenommen, Besichtigungen ꝛc. gehalten, oder sogleich das Endurtheil erlassen wird.

In allen Fällen werden dem Urtheile, es sei definitiv oder nicht, die Thatumstände, welche den Streit veranlaßt haben, die Fragen, worauf es nach den beiderseitigen Verhandlungen ankam, und die Entscheidungsgründe eingerückt.

Bei diesem Verfahren findet weder der Gebrauch von Stempelpapier, noch die Anwendung von Sporteltaxen für die Richter oder ihre Gerichtsschreiber statt; die Parteien haben keine andere Kosten als solche zu tragen, die durch Zeugen oder Sachverständige und deren Vorladung, durch Insinuationen, Porto ꝛc. veranlaßt, und nach der für andere Streisachen eingeführten Taxordnung erhoben werden.

Ueberdies kann der Schiffspatron oder Führer, oder Flößer wegen einer eingeleiteten Untersuchung an der Fortsetzung seiner Reise nicht gehindert werden, sobald er die von dem Richter für den Gegenstand der Untersuchung festgesetzte Caution geleistet hat.

§. 210.

Vollstreckung der Urtheile.

Art. 85. Die Urtheile der Rheinzollrichter werden unter der Autorität des Landesherrn erlassen; sie sind gleichwohl, sobald sie rechtskräftig geworden, auch auf dem Gebiete jedes andern Rheinstaates, ohne weitere Untersuchung, jedoch immer nach der in jedem Staate gültigen Prozeßordnung vollstreckbar.

§. 211.

Einlegung der Berufung.

Art. 86. Hatte die Klage einen Werth von mehr als fünzig Franken zum Gegenstande: so bleibt es dem unterliegenden Theile unbenommen, wider das Urtheil der I. Instanz die Berufung einzulegen. Er hat deshalb nach den 9. Artikel des Wiener-Vertrags vom 24. März 1815 zwar unter der Central-Commission und der höhern Instanz des Landes, wo das Urtheil ergangen ist, die Wahl; da jedoch die Central-Commission sich nur einmal im Jahre versammelt und Gegenstände von mehrerer Wichtigkeit zu verhandeln hat, mithin solche Appellationssachen unmöglich sobald entscheiden kann, als es in diesen Sachen erforderlich ist; so wird in dem Falle, da der Appellant seinen Rekurs an die Central-Commission nimmt, das Urtheil I. Instanz provisorisch vollstreckt; wobei es der Einsicht der Richter anheimgestellt bleibt, diese Vollstreckung nach Maßgabe der Regeln des gemeinen Rechts mit oder ohne vorhergegangene Sicherheitsleistung zu verstatten.

§. 212.

Bestimmung des Appellationsforum.

Art. 87. In jedem Rheinstaate bestimmt der Landesherr ein- für allemal das Gericht, bei welchen die Appellationen gegen die in diesem Gebiete von den Zollrichtern in I. Instanz gesprochene Urtheile angebracht werden können.

Dieses Gericht darf seinen Sitz in keiner von dem Rhein-Ufer allzuentfernt liegenden Stadt haben.

§. 213.

Verhalten des Appellanten und Appellaten.

Art. 88. Wird die Appellation bei diesem Gerichte eingelegt: so hat der Appellant die dort hervorgebrachten Formen zu beobachten. Ist es dagegen die Absicht, die Berufung bei der Central-Commission einzulegen: so wird der Akt, wodurch die Appellation eingelegt wird, in den nächsten 10 Tagen, von der Insinuation des Urtheils anzurechnen, dem Gerichte, welches entschieden hat, nach der durch die in dem betreffenden Staate gültige Prozeß-Ordnung, vorgeschriebenen

Form in der Person des Gerichtsschreibers und dem obsiegenden Theile an dem in der ersten Instanz dort erwählten Domicil, oder in dessen Ermangelung gleichfalls auf der Gerichtsschreiberei zugestellt.

Dieser Akt enthält eine summarische Anzeige der Beschwerden des Appellanten, nebst der Erklärung, daß die Appellation bei der Central-Commission fortgesetzt werden soll.

Der Appellant übergibt zugleich in den nächsten 4 Wochen nach der geschehenen Insinuation des Appellations-Aktes eine schriftliche Ausführung seiner Beschwerden bei dem Richter, der in der I. Instanz erkannt hat. Der Appellat antwortet darauf in der ihm vorzubestimmenden Frist. — Die Verhandlungen werden darauf mit den vorherigen Akten dem Oberaufseher der Rheinschifffahrt eingeschickt, der sie der Central-Commission bei ihrer nächsten Zusammenkunft zur Entscheidung vorlegt.

Werden die in dem gegenwärtigen Artikel dem Appellanten vorgeschriebenen Normen nicht beobachtet: so wird die Appellation als aufgegeben und nichtig angesehen.

§. 214.

Vollzugs-Organe.

Titl. IX. Art. 89. Zur Vollziehung der gegenwärtigen Ordnung concurriren, jeder in dem ihm angewiesenen Wirkungskreise:

1.) die Central-Commission;
2.) die Oberaufseher der Rheinschifffahrt;
3.) vier Aufseher;
4.) die auf den einzelnen Zollstellen oder sonst angestellten Zolleinnehmer und andere Beamten.

§. 215.

Abordnung von Bevollmächtigten zur Central-Commission.

Art. 90. Von jedem Rheinstaate wird jährlich ein Bevollmächtigter zur Central-Commission abgeordnet.

Diese Bevollmächtigten vereinigen sich regelmäßig jedes Jahr am 1. Juli in Mainz und müssen ihre Geschäfte inner-

halb eines Monats beendigen. Sind dieser Geschäfte zu viel, als daß sie in einem Monate beendigt werden könnten: so versammeln sie sich nochmals im nächsten Herbste auf einen Monat.

§. 216.

Formation der Central-Commission.

Art. 91. Die Vereinigung dieser Abgeordneten bildet die Central-Commission. — Das Loos bestimmt für die Dauer jeder Sitzung, wer bei derselben das Präsidium führen, die vorliegenden Gegenstände zum Vortrag bringen, die dazu erforderlichen Vorarbeiten unter die Mitglieder vertheilen und den Geschäftsgang leiten soll.

Ein anderes Mitglied, über dessen Wahl man sich zu einigen hat, übernimmt die Geschäfte des Sekretariats, führt in Sitzungen die Feder, und besorgt durch die von der Central-Commission dazu bestimmten Schreiber die Ausfertigung aller Beschlüsse.

§. 217.

Ernennung des Oberaufsehers der Rheinschifffahrt.

Art. 92. Die Commission ernennt, ehe für diesmal die versammelten Commissarien sich trennen, den Oberaufseher der Rhein-Schifffahrt und übergibt demselben die Aufbewahrung ihres Archivs.

Dieser Beamte ist, gleich den übrigen Aufsehern, ihr in seinen Amtsverrichtungen untergeordnet.

§. 218.

Wirkungskreis der Central-Commission.

Art. 93. Die Beschäftigung der Central-Commission besteht darin, daß sie über die Art, wie die Bestimmungen der gegenwärtigen Ordnung bis dahin befolgt werden, Erkundigung einzieht; bei ihren allerhöchsten und höchsten Committenten, in so fern es nöthig oder nützlich sein mag, neue Bestimmungen in Vorschlag bringt; den betreffenden Behörden die Beschleunigung der Arbeiten empfiehlt, die im Flußbette, zur Beschützung des Ufers oder an dem Leinpfade entweder dringend nö-

thig sind, oder doch zur Beförderung der Schifffahrt mit Vortheil würden vorgenommen werden können; und daß sie den im 16. Artikel des Wienervertrags ihr vorgeschriebenen umständlichen Bericht über den Zustand der Rheinschifffahrt, ihre Fortschritte oder ihre Abnahme, und über die dabei etwa eingetretenen Veränderungen entwirft.

Formation der Central-Commission.

Endlich entscheidet sie in letzter Instanz die bei ihr eingeführten Prozesse.

§. 219.

Geschäftsgang.

Art. 94. Alle Beschlüsse der Central-Commission werden nach der absoluten Mehrheit der Stimmen abgefaßt, die in vollkommener Gleichheit abzugeben sind. — Ihre Beschlüsse erlangen jedoch für die Rheinuferstaaten alsdann erst Verbindlichkeit, wenn dieselben ihre Genehmigung dazu durch die betreffenden Commissarien ertheilt haben, indem die Mitglieder der Central-Commission nur als Agenten der Uferstaaten, welche sich über deren gemeinsame Interessen vereinbaren sollen, betrachtet werden können.

Die Commission kann auch nicht in ihren Namen Gesetze oder neue allgemeine Verordnungen erlassen, und eben so wenig einem Rheinstaate neue Verbindlichkeiten auferlegen, die dieser nie übernommen zu haben behauptet.

§. 220.

Ernennung des Oberaufsehers und Zahl der Stimmen der Commissarien.

Art. 95. Die Central-Commission ernennt den Oberaufseher auf Lebenszeit. Diese Ernennung geschieht nach Vorschrift des 13. Artikels des Wienervertrags.

Demgemäß haben von überhaupt 72 Stimmen der Preußische Commissarius 24; der Französische 12; der Niederländische Commissarius 12, und die Commissarien der übrigen deutschen Fürsten 24 Stimmen, welche letztere sich nach Verhältniß der Uferstrecken mit 11 Stimmen für den Baden'schen, 6 für den Großherzoglichen Hessischen, 4 für den Bayerischen und 3 für den Nassauischen Commissarius vertheilen.

§. 221.

Art. 96. Der jährliche Bedarf der Central-Commission zur Bestreitung der gemeinschaftlichen Kosten wird allemal zum Voraus bei der Zusammenkunft vom 1. Juli für das folgende Jahr bestimmt. Jährlicher Bedarf der Central-Commission zur Bestreitung der gemeinschaftlichen Kosten.

In den gemeinschaftlichen Kosten werden nur die Besoldung des Oberaufsehers, dessen etwaige Pension, und die Kanzleikosten gerechnet.

Der Gehalt des Oberaufsehers der Rheinschifffahrt und seine etwaige Pension, so wie seine übrigen zur Vergütung geeigneten Ausgaben, werden von den Uferstaaten in dem Verhältnisse getragen, wie sie nach vorstehendem Artikel an der Ernennung jenes Beamten Theil nehmen.

Zu den Kanzleikosten der Central-Commission, welche bei den jährlichen Zusammenkünften vorfallen, entrichtet jeder Uferstaat einen gleichen Antheil.

Die Zahlungen geschehen vierteljährig zum Voraus, spätestens am 24. Dezember, 24. März, 24. Juni und 24. September jedes Jahres für das folgende Quartal.

Die Mitglieder der Central-Commission besorgen, daß der Antheil ihrer allerhöchsten und höchsten Committenten zu gehöriger Zeit an die gemeinschaftliche Kasse zu Mainz kostenfrei abgeliefert werde; der Oberaufseher empfängt hieraus seine Besoldung und bestreitet aus dem Ueberschusse die bei der Versammlung der Central-Commission aufgegangenen Kanzlei-Kosten.

§. 222.

Art. 97. Die Besoldung des Oberaufsehers besteht in 12,000 Francs jährlich mit Einschluß seiner eigenen Büreaukosten. Ihm wird in Dienstsachen die Portofreiheit gestattet. Besoldung des Oberaufsehers.

§. 223.

Art. 98. Er hat seinen Wohnsitz in Mainz und correspondirt mit den Aufsehern, so wie mit den jedem Uferstaate Geschäftssparte desselben.

bezeichneten Behörden. Seine Hauptpflicht ist, dafür zu sorgen, daß gegründeten Beschwerden, welche die Aufseher, die Handelsleute oder die Schiffspatrone und Führer in Angelegenheiten der Rheinschifffahrt bei ihm anbringen, schleunig abgeholfen werde.

Sollten in irgend einem Hafen Unordnungen und Mißbräuche sich einschleichen, an einem Orte auf dem Rheinstrome zum Nachtheile der Rheinschifffahrt, unter welchem Vorwande es immer sei, neue Abgaben eingeführt, die hier festgestellten erhöhet, oder sonst der Rheinschifffahrt neue Lasten aufgebürdet werden: so steht es Jedem, der sich hiedurch verletzt glaubt, frei, an die betreffende Orts- oder Bezirks-Behörde, oder auch an den Aufseher der Rheinschifffahrt, in dessen Bezirk sich der Vorfall ereignet hat, und wenn hierauf den Beschwerden nicht abgeholfen wird, sich an den Oberaufseher zu wenden.

Letzterer kann zur Erörterung der ihm angezeigten Mängel und Beschwerden den Aufsehern und den Rheinzollbeamten Auftrag ertheilen.

Wenn derselbe die Ausgaben oder Klagen für begründet hält, hat er solche der betreffenden ersten Departemental- oder Provinzial-Behörde bekannt zu machen und auf Abhilfe anzutragen.

Erfolgt die Abstellung nicht: so sind solche Beschwerden von ihm der Central-Commission vorzulegen und bleibt deren weitere Entschließung abzuwarten.

Damit diese ohne Aufschub gefaßt werden kann, muß der Oberaufseher die Departemental- oder Provinzial-Behörde auch davon in Kenntniß setzen, daß der streitige Gegenstand vor die Central-Commission gelangen werde. Jener Behörde liegt es alsdann ob, zu veranlassen, daß der Bevollmächtigte des betreffenden Staates mit der erforderlichen Instruktion zeitig versehen werde.

Eben dieses Verfahren hat statt, wenn Hindernisse, die im Flußbette entstehen und die Rheinschifffahrt beschwerlicher machen, nicht zu der ersten gelegenen Zeit aus dem Wege ge-

räumt; wenn die an dem Rheinufer und dem Leinpfade erforderlichen Reparaturen vernachläſſiget werden; wenn die Rhein-Zollbeamten durch ihr Benehmen zu gegründeten Klagen Anlaß geben, oder die Steuerbeamten, der gegenwärtigen Ordnung zuwider, die Freiheit der Rheinſchifffahrt verletzen ſollten.

Von der jährlichen Verſammlung der Central-Commiſſion hält der Oberaufſeher alle Materialien bereit, die dazu beitragen, ihre Arbeiten zu erleichtern, ſie über den Zuſtand der Rheinſchifffahrt, ihre Mängel und Bedürfniſſe gründlich zu unterrichten und ihr nützliche Vorſchläge zu machen.

§. 224.

Art. 99. Der Oberaufſeher legt ſeinen Amtseid vor der Central-Commiſſion in die Hände des Präſidenten ab, und verſpricht alle in der gegenwärtigen Ordnung ihm auferlegten Pflichten treu und genau zu erfüllen. Beeidung des Oberaufſehers.

§. 225.

Art. 100. Hält die Central-Commiſſion für nöthig, den Oberaufſeher von ſeinem Poſten zu entfernen: ſo kann ſie, nach Beſchaffenheit der Umſtände, darüber berathſchlagen: ob er lediglich entlaſſen, oder ob er vor Gericht gezogen werden ſoll. Entfernung oder Quieszirung deſſelben.

Im erſten Falle erhält der Oberaufſeher, wenn er noch nicht zehn Jahre gedient hat, die Hälfte, ſonſt aber zwei Drittel ſeiner bisherigen Beſoldung als Gnadengehalt. — Eben dies geſchieht, wenn er in Ruheſtand deswegen verſetzt wird, weil ihm ſein Geſundheitszuſtand nicht erlaubt, länger zu dienen. Die alſo bewilligte Penſion wird auf eben dieſe Weiſe wie die Beſoldung ſelbſt gezahlt.

Im zweiten Falle entſcheidet die Central-Commiſſion in einer, nach Vorſchrift des 17. Artikels des Wienervertrages vorgenommenen Berathſchlagung, und alſo nach abſoluter Mehrheit der Stimmen, welche Gerichte in I. und II. Inſtanz ihn richten ſollen, und er wird alsdann nach dem über ihn ausgeſprochenen Urtheile behandelt.

Ueber die Frage, ob der Oberaufseher entlassen werden soll, wird von der Central-Commission auf dieselbe Weise, wie bei Ernennung dieses Beamten (Artikel 95.) abgestimmt. Er verliert jedoch seine Stelle nicht, wenn er nicht wenigstens zwei Drittel der im Artikel 95 bestimmten Anzahl von Stimmen gegen sich hat.

§. 226.

Ernennung von 4 Bezirks-Aufsehern.

Art. 101. Der Rhein wird in vier Aufsichtsbezirke getheilt. Der erste erstreckt sich von da, wo der Strom schiffbar wird, bis zum Ausfluße der Lauter; der zweite von dort bis zum Ausfluß der Nahe; der dritte von der Nahe bis zur niederländischen Grenze, und der vierte auf den übrigen Theil des Stromes im niederländischen Gebiete bis ins Meer.

Für jeden dieser Bezirke wird ein besonderer Aufseher für die Rheinschifffahrt auf Lebenszeit ernannt. Frankreich und Baden ernennen den ersten; Bayern, Großherzogthum Hessen und Nassau den zweiten; Preußen den dritten und die Niederlande den vierten.

Jeder Aufseher erhält seine Besoldung und seine etwaige Pension von den Staaten, welche ihn ernannt haben. Von diesen wird ihm sein Wohnsitz in einer rheinischen Handelsstadt seines Bezirkes angewiesen.

In Dienstsachen wird den Aufseherr in allen Rheinstaaten die Portofreiheit gestattet.

§. 227.

Geschäftssparte derselben.

Art. 102. Das Amt des Aufsehers, welcher dazu von den Staaten, die ihn ernannt haben, auf die gegenwärtige Ordnung verpflichtet wird, besteht darin, den ihm angewiesenen Bezirk zweimal des Jahres zu bereisen; die in dem Flusse entstandenen Schifffahrts-Hindernisse zn untersuchen; den Zustand des Leinpfades in Augenschein zu nehmen, und hierüber sowohl, wie über alle der gegenwärtigen Ordnung zuwiderlaufende Mängel, die er entweder auf seinen Reisen entdeckt,

oder durch eingezogene Berichte vernimmt, seine Regierung durch genaue Berichte zu benachrichtigen, oder, sofern er von ihr dazu ermächtiget ist, diese Mängel sogleich abzustellen. Ueber den Erfolg seiner Bemühungen und Vorschläge benachrichtiget er den Oberaufseher.

Die Aufseher dürfen wegen der bei ihnen angebrachten Beschwerden keine Sporteln annehmen.

§. 228.

Ernennung der erforderlichen Zollbeamten.

Art. 103. Jeder Staat ernennt selbst die an den Zollstellen seines Gebietes zum regelmäßigen Dienste und zur schnellen Abfertigung der Schiffspatrone oder Führer erforderlichen Zollbeamten, und verpflichtet sie eidlich auf die gegenwärtige Ordnung.

Die Bestimmung ihrer Besoldungen und ihrer Pensionen, wenn sie in Ruhestand versetzt werden, bleibt ebenfalls dem Gutbefinden des Landesherrn einzig anheimgestellt.

Neben-Emolumente, wozu der Schiffspatron oder Führer etwas beizutragen hätte, dürfen in keinem Falle eingeführt werden.

Wo der Rheinzoll für gemeinschaftliche Rechnung mehrerer Rheinstaaten erhoben wird, bleibt es den betreffenden Regierungen überlassen, sich über ihre gegenseitige Concurrenz zu den Ernennungen zu vereinigen.

§. 229.

Dienstverhältnisse derselben.

Art. 104. Die Rheinschifffahrts-Beamten, zu welcher Klasse sie immer gehören, dürfen weder selbst Handel treiben, noch sich mit einer Handlung verbinden, selbst nicht als Commandit-Gesellschafter oder Theilhaber.

Concussion oder Bestechung, zu welcher letztern Klasse auch jede Annahme eines Geschenkes von Zollpflichtigen oder für deren Rechnung gehört, ziehen auf jeden Fall, vorbehaltlich der übrigen gesetzlichen Strafen, die Dienstesentsetzung nach sich.

§. 230.

Fortsetzung. Art. 105. Alle Rheinzollbeamten sind schuldig, ihren Dienst in eigener Person zu versehen. — Wünschen sie auf bestimmte Zeit Urlaub zu erhalten: so haben sie sich deshalb an ihren unmittelbaren Vorgesetzten zu wenden, welcher alsdann zweckdienliche Maßregeln für regelmäßige Fortsetzung des dem abwesenden Zollbeamten obliegenden Dienstes Sorge trägt.

Die Aufseher wenden sich zu diesem Behufe an die competente Behörde ihrer respectiven Regierung, müssen aber auch dem Oberaufseher davon Kenntniß geben.

§. 231.

Local-Lasten der Rheinschifffahrt. Art. 106. Alle Local-Lasten, wozu auch die Gehalte und Pensionen der Zollbeamten zu rechnen, sind ausschließlich für Rechnung der Staaten, welchen die Abgaben gehören.

§. 232.

Uniform der Zollbeamten und Flaggen ihrer Schiffe und Nachen. Art. 107. Jeder Regierung der Uferstaaten bleibt es überlassen, welche Uniform sie ihren Rheinzollbeamten geben will. — Eine allgemeine Uniform für sämmtliche Rheinzollbeamten wird nicht eingeführt.

Die Schiffe und Nachen der Rheinzollbeamten führen die Flagge desjenigen Staates, welchem sie angehören; jedoch zur Bezeichnung ihrer Bestimmung für die Rheinzollverwaltung mit dem Zusatze des Wortes: „Rehnus.“

§. 233.

Errichtung von Schutzwachen. Art. 108. Sollte zwischen einem oder dem andern Rheinuferstaate (was Gott verhüten wolle) ein Kriegszustand eintreten, so dauert die freie Erhebung der Rheinzollabgaben fort, ohne daß derselben von einem oder dem andern Theile Hindernisse in den Weg gelegt werden dürften.

Den im Verwaltungsdienst der Rheinzollabgaben verwendeten Schiffen und angestellten Personen kommen alle

Vorrechte der Neutralität zu statten; auch werden Schutzwachen (Sauvegardes) für die Rheinzollstellen und Kassen bewilliget.

§. 234.

Vollzug der Rheinschifffahrts-Ordnung.

Tit. X. Art. 109. Diese Rheinschifffahrts-Ordnung gilt als ein Vertrag, der nur mit allseitiger Bewilligung eine Abänderung erleiden kann.

Die von den Staaten des Rheins genehmigten und mit der Ratification versehenen Urkunden desselben werden, längstens in zwei Monaten vom Tage der Unterzeichnung an zu rechnen, in Mainz ausgewechselt.

Den ein und dreißigsten Tag nach erfolgter Auswechslung wird die Ordnung in Vollzug gesetzt. Alle auf der Rheinschifffahrt bis jetzt haftende Lasten, welche darin nicht ausdrücklich beibehalten sind, sind von eben diesem Tage an — abgeschafft.

Mainz, den 31. März 1831.

L. S. gez. Bühler.
L. S. „ von Rau.
L. S. „ Engelhardt.
L. S. „ Georg Carl Aug. Verdier.
L. S. „ von Rößler.
L. S. „ J. Bourcourd.
L. S. „ Heinrich Delius.

Ausschr. d. kgl. Minist. d. Hauf. u. d. Aenß. v. 5. Juli 1831.

Kgl. Reg. Bl. 1831. Nr. 25. S. 389—472.

Lit. A.

§. 235.

Nachweisung derjenigen Handelsartikel, welche bei ihrem Durchgange durch das niederländische Gebiet von Grimpen oder Gorcum bis in's offene Meer an festbestimmter Abgabe mehr oder weniger als den, durch den Art. 4. des Rheinschifffahrts-Vertrages festgestellten Abgabensatz

von 13¼ Cents für 50 ℔ niederl. Gewichtes stromaufwärts,
" 9 " " 50 ℔ " " stromabwärts.

zu zahlen haben.

	Betrag des Abgabensatzes für einen Zentner oder 50 Pfd. niederländisch Bruttogewichtes.	
	Für die Fahrt aufwärts und für die Fahrt abwärts.	
1) Handelsartikel, die einem höheren Satze an festbestimmter Abgabe unterliegen:		
1) Thee { Boë und groben Congo	1 Gulden 48 Centen.	
1) Thee { alle andere Theesorten	2 " 80 "	
2) Salz { rohes Kochsalz . . .	— " 90 "	
2) Salz { raffinirtes Kochsalz . .	7 " 20 "	
2) Handelsartikel, die einem niedrigeren Satze an festbestimmter Abgabe unterliegen:	Für die Fahrt aufwärts.	Für die Fahrt abwärts.
1) Unausgelaugte Asche		
2) Gußeisen in Gänsen und Masseln, und Roheisen		
3) Galmeyerz		
4) Getreide aller Art		
5) Getrocknete Hülsenfrüchte . . .		
6) Lohrinde	3½ Cent.	2½ Cent
7) Mehl und Grütze aller Art . .		
8) Pech		
9) Sämereien aller Art		
10) Behauene Bruchsteine zu Fußboden, Mühlensteine, Schleifsteine . .		
11) Theer		

	Betrag des Abgabensatzes für einen Zentner oder 50 Pfd. niederländisch Bruttogewichtes.	
	Für die Fahrt aufwärts.	Für die Fahrt abwärts.
12) Alaunerde und Alaunsteine . .		
13) Brennholz von allen Gattungen und Kohlen daraus		
14) Alle nicht besonders genannte rohe Erze		
15) Gyps		
16) Kalk	1 Cent.	5/4 Cent.
17) Gebrannte Steine aller Art . .		
18) Steinkohlen		
19) Schiefersteine		
20) Gemeine Töpferwaare		
21) Torf und Torfkohlen		
22) Vitriolsteine oder Vitriolerde . .		
23) Frische Butter in einzelnen Stücken		
24) Dünger aller Art, als ausgelaugte Asche, Abfälle von Fabriken zum Düngen, Mergel, Stallmist u. s. w.		
25) Eier		
26) Gemeine Erden, wie Sand, Lehm ꝛc.		
27) Faschinen zum Wasserbau . . .		
28) Lebende Fische		
29) Futterkräuter, Heu und Schilf .	6/10 Cent.	6/10 Cent.
30) Frische Gartengemüse, als: Blumen, Gemüse, genießbares Wurzelwerk		
31) Geflügel		
32) Milch		
33) Frisches Obst		
34) Gebrochene Bau- und Pflastersteine		
35) Stroh und Spreu		
36) Lebende Thiere		

3) Von Bau- oder Nutzholz wird die festbestimmte Abgabe nach der niederländischen Cubik-Elle und nach den, im Tarif der gewöhnlichen Rheinzollabgaben **sub lit. C.** festgesetzten Verhältnissen entrichtet.

Gez. Büchler. von Nau. Engelhardt. Verdier. von Rößler. J. Bourcourd. Delius.

Lit. B.

§. 236.

Tarif der Gebühren, welche von den Schiffsgefäßen bei der Schifffahrt auf dem Rhein, nach Verhältniß ihrer Ladungsfähigkeit, an jeder Zollstelle zu erlegen sind.

Für ein Fahrzeug von		Franks.	Cts.
50 und unter 300	Zentner, der Ztr. zu 50 Kilog.	—	= 10
300 " " 600	" " "	—	= 90
600 " " 1000	" " "	1	= 83
1000 " " 1500	" " "	3	= —
1500 " " 2000	" " "	4	= 50
2000 " " 2500	" " "	6	= —
2500 " " 3000	" " "	7	= 50
3000 " " 3500	" " "	9	= —
3500 " " 4000	" " "	10	= 50
4000 " " 4500	" " "	12	= —
4500 " " 5000	" " "	13	= 50
5000 Zentner und darüber	" "	15	= —

Wird eine Zollstelle ganz aufgehoben: so werden die bisher daselbst erhobenen Schiffsgebühren an der vorhergehenden Zollstelle von denen Schiffen mit erhoben, die ihre Fahrt über die aufgehobene Zollstelle hinaus fortsetzen wollen.

Mainz, den 31. März 1831.

Gez. Büchler. von Nau. Engelhardt. Verdier. von Rößler. J. Bourcourd. Delius.

Lit. C.

§. 237.

Tarif für den Rheinzoll.

Von allen Gegenständen, welche auf dem Rhein verschifft werden und die nicht ausdrücklich ausnahmsweise geringer belegt sind, wird für den Zentner an Rheinzoll erhoben:

Für die Rheinstrecke			Bei der Fahrt					
	von	bis	abwärts an der Zollstelle zu			aufwärts an der Zollstelle zu		
				Gut.	Mk.		Gut.	Mk.
1	der badisch-französischen Gränze .	Breisach .	Breisach .	13	00	Breisach .	20	90
2	Breisach .	Straßburg	Breisach .	12	00	Straßburg	19	40
3	Straßburg	Neuburg .	Straßburg	15	16	Neuburg .	22	80
4	Neuburg .	Mannheim	Neuburg .	22	52	Mannheim	33	87
5	Mannheim	Mainz . .	Mannheim	18	76	Mainz . .	28	21
6	Mainz . .	Caub . .	Mainz .	8	95	Caub . .	13	45
7	Caub . .	Coblenz .	Caub . .	0	70	Coblenz . .	16	09
8	Coblenz . .	Andernach .	Coblenz . .	5	50	— —	—	—
9	Coblenz . .	Andernach .	— —	—	—	Andernach .	8	30
10	Andernach .	Linz . . .	Andernach .	3	10	Linz . . .	4	70
11	Linz . . .	Cö'n . . .	Linz . . .	11	80	Cöln . . .	17	70
12	Cöln . . .	Düsseldorf .	Cöln . . .	11	00	Düsseldorf	17	40
13	Düsseldorf .	Ruhrort .	Düsseldorf .	7	40	Ruhrort .	11	10
14	Ruhrort .	Wesel . .	Ruhrort .	7	30	Wesel . .	11	—
15	Wesel . .	Niederländ.-preuß. Grenze bei Schenkenschanz .	Wesel . .	10	30	Emmerich .	15	50
			Wenn den Leck abwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu			Wenn den Leck aufwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu		
16	Lobith . .	Vreeswyk .	Lobith . .	12	—	Vreeswyk .	18	—
17	Vreeswyk .	Krimpen .	Vreeswyk .	7	—	Krimpen .	10	—
			Wenn d. Waal abwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu			Wenn d. Waal aufwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu		
18	Lobith . .	Tiel . . .	Lobith . .	11	—	Tiel . . .	16	—
19	Tiel . . .	Gorcum .	Tiel . . .	8	—	Gorcum .	12	—

Ausnahmen.

A. Ein Viertel von obigen Tarifsätzen wird entrichtet von:

1) unausgelaugter Asche;

2) Gußeisen in Gänsen und Masseln, und Roheisen;

3) Galmeyerz;

4) Getreide aller Art;
5) getrockneten Hülsenfrüchten;
6) Lohrinde;
7) Mehl und Grütze aller Art;
8) Pech;
9) Sämereien aller Art;
10) behauenen Bruchsteinen zu Fußboden, Mühlsteinen, Schleifsteinen;
11) Theer;
12) Salz.

B. Ein Zwanzigstel des Tarifsatzes wird entrichtet von:

1) Alaunerde und Alaunsteinen;
2) Brennholz von allen Gattungen und Kohlen daraus;
3) allen, nicht besonders genannten, rohen Erzen;
4) Gyps;
5) Kalk;
6) gebrannten Steinen aller Art;
7) Steinkohlen;
8) Schiefersteinen;
9) gemeiner Töpferwaare;
10) Torf und Torfkohlen;
11) Vitriolsteinen oder Vitriolerde.

C. Es wird von Bau- oder Nutzholz der Zoll nach cubischem Maaße entrichtet, und zwar:

1) von Eichen-, Ulmen-, Eschen-, Kirschen-, Birn-, Apfel- und Kornelholz, von einem Cubikmeter:
   a. bei der Fahrt abwärts so viel wie von vier Zentnern nach der ersten Geldspalte;
   b. bei der Fahrt aufwärts, so viel wie von zwei und einem halben Zentner nach der zweiten Geldspalte des vorstehenden Tarifs;

2) von Fichten-, Tannen-, Lerchen-, Buchen-, Pappeln-, Erlenholz und andern weichen und harzigen Holzarten, von einem Cubikmeter:

a. bei der Fahrt abwärts, so viel wie von zwei Zentnern nach der ersten Geldspalte;
b. bei der Fahrt aufwärts, so viel wie von einem und einem viertel Zentner nach der zweiten Geldspalte des vorstehenden Tarifs.

D. Anstatt der Tarifsätze wird blos die Schiffsgebühr, nach dem besondern Tarif für dieselbe, noch einmal, mithin überhaupt doppelt erhoben, wenn die Ladung des Schiffes lediglich enthält:

1) Frische Butter in einzelnen Stücken;
2) Dünger aller Art, als: ausgelaugte Asche, Abfälle von Fabriken zum Düngen, Mergel, Stallmist ꝛc.;
3) Eier;
4) gemeine Erden, wie Sand, Lehm ꝛc.;
5) Faschinen zum Wasserbau;
6) lebende Fische;
7) Futterkräuter, Heu und Schilf;
8) frische Gartengewächse, als: Blumen, Gemüse, genießbares Wurzelwerk;
9) Geflügel;
10) Milch;
11) frisches Obst;
12) gebrochene Bau- und Pflastersteine;
13) Stroh und Spreu;
14) lebende Thiere.

Wenn ein Schiff von diesen Artikeln nicht überhaupt fünfzig Zentner geladen hat, bleiben sie ganz auffer Betracht und frei; wenn dagegen das Schiff noch andere Gegenstände geladen hat, so ist der dafür bestimmte Zoll noch besonders zu zahlen.

Mainz, den 31. März 1831.

Gez. Büchler. von Nau. Engelhardt. Verdier. von Rößler. J. Bourcourd. Delius.

Lit D. §. 238.

Bemerkung. Die Zollempfänger nehmen sich Dupla der Manifeste zum Nachweise ihrer Einnahmen und werfen in den Spalten 10 und 11 den Gesammtbetrag der erhobenen Gefälle und Strafen in Buchstaben aus; sie unterzeichnen gemeinschaftlich mit einem andern Zollbeamten.

Manifest

des Schiffspatrons oder Führers wohnhaft zu

Das von dem Unterzeichneten unter (Bezeichnung des Uferstaates, dem die Flagge angehört) Flagge geführte Schiff, genannt , welches Zentner zu tragen vermag und auf dem Werfte des zu wohnhaften Schiffbauers gebaut worden ist, gehört eigenthümlich dem (N. N. zu N. Declaranten) oder dem Unterzeichneten.

Die Ladung ist zu eingenommen und aus folgendem Nachweise das weitere Erforderliche zu ersehen.

Visa zur Verification der Ladung.	Nummer der Frachtbriefe nach der Zahlfolge.	Namen der Versender und Empfänger.	Bestimmungsort der Waaren.	Der Collis oder Gebinde: Zahl.	Der Collis oder Gebinde: Zeichen und Nro.	Genaue Benennung der Waaren nach ihren beim Handelsstande gebräuchlichen Namen.	Gewicht jeder Waarengattung: Declarirtes Gewicht.	Gewicht jeder Waarengattung: Gewicht, wie solches bei der Untersuchung befunden worden, wenn dieselbe ein von der ersten Declaration abweichendes Resultat geliefert hat.	Betrag der Rheinzollabgaben.	Betrag der etwaigen erhobenen Strafen.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.

Daß vorstehendes Manifest in jeder Beziehung richtig und übereinstimmend mit der Ladung ist, wird hiermit versichert.

den 18 (Unterschrift.)

(Zur Rheinschifffahrts-Convention v. 31. März 1831 wurden nachträglich folgende Supplementar-Artikel beschlossen.)

§. 239.

I Supp. Artl. Zu Art 61. mit Anhängen fahren.

„Auf den Oberrhein jedoch können die Schiffer fortfahren wie bisher, mit Anhängen zu fahren."

„Die Central-Commission wird näher untersuchen, ob und wie fern dieselbe Toleranz auch auf andere Rheinstrecken zulässig ist."

§. 240.

II. Supp. Artl. Zu Art. 62. Oberlast.

„Es soll eine Ausnahme von dem Verbote, mit Oberlast zu fahren, gestattet sein, so oft ein Schiff ausschließlich geladen hat: Stroh, Heu, Lohrinde, Holzkohlen, Bettfedern, Rauchkarten, Korkholz und Korkstopfen, Töpferwaaren, Steingut, Faschinen, Korbweiden, Körbe und andere Weiden-Arbeiten, Binsen, leere Tonnen oder Fässer, Floßen-Geräthe, leere Bouteillen und andere Hohl-Glas-Waaren, Wolle, Brandholz, Faß-Dauben, hölzerne Reife und Pfähle.

„Ausser obigen Gegenständen sollen die Schiffer des Ober-Rheins, welche zwischen Mainz und Basel fahren, fortwährend befugt sein, auf dem Verdeck zu laden:"

1) Unverarbeiteten Hanf,
2) Seegras,
3) Gelbwurzel,
4) Unverpackten Krapp,
5) Süßholz,
6) Baum- und Reben-Setzlinge,
7) Möbel und Hausgeräth.

„So oft jedoch die Ladung in dieser Weise von der allgemeinen Regel abweicht, müssen der Eigenthümer der Waare oder dessen Geschäftsführer, und der Versicherer — wenn eine Versicherung statt findet — mit dem Schiffer einverstanden sein. — Dieses Einverständniß wird stillschweigend gefolgert aus der Uebergabe der Waaren, sobald der Schiffer über die

Art der Zusammensetzung seiner Ladung nach Ortsgebrauch seine Erklärung abgibt."

„Im ganzen Lauf des Rheins können die in Ballen ohne Reife verpackte Baumwolle, so wie Weberkarden als Oberlast geladen werden."

§. 241.

III. Supp. Artl. Tarif-Sätze-Ausnahmen

In Folge der Beschlüsse der Protocolle Nro. 33 und 38 der Juli-Session 1833, und Protokolls Nro. 7 und 25 der Juli-Session 1834, erhalten die Ausnahmen **A. B. D.** des Tarifes **C.** der Convention folgende Fassung:

A. Ein Viertel von obigen Tarifsätzen wird entrichtet von: Asche, unausgelaugte (Grüze von Gold- und Silberarbeit), Bruchsteine (behauene), Backofensteine, Mühlsteine, steinerne Platten, Lithographiersteine, Schleifsteine, Marmorplatten, Bierhefe, Weinhefe, Drusen, Bomben (eiserne), Granaten, Kugeln, Kanonen, wenn sie, altes Eisen zu betrachten sind, Eichenrinde (Lohrinde), Eisen (altes), Eselsspiegel (weißer Glanz-Stein) von Mannheim kommend, Galmey, Erz, Gelbwurzel, Gemüse (dürre) oder Hülsenfrüchte aller Art, Getreid aller Art, Gußeisen in Gänsen, Masseln, Roheisen, Hornstücke, Hornschuhe, Knochen, Lauge (concentrirte), Seifensieder- oder alkalische Lauge, Mehl, Gries und Grütze aller Art, Malz, Marienglas, Pech- und Mineral-Kitt, Rothstein, Röthel, Sämereien aller Art (**semences et graines de toute espéce**), Salzpotasche, Salz, Schmergel, Amarilsteine, Stahlkuchen ohne weitere Fabrikation, Theer und Mineral-Theer, Wau oder Waid.

B. Ein Zwanzigstel des Tarifes wird entrichtet von: Alaun (Stein und Erde), Artillerie-Requisiten, Munition zum Militärgebrauch, Brennholz aller Art und Kohlen daraus, Wellen und Reisige, Erz (roh-) alle nicht besonders benannte (siehe 1/4 Gebühr). Gebrannte Steine aller Art, wohin auch Dachziegel; Geriß, Steinkohlen, Gyps, Hornschnabsel, Kalk, Leim oder Schiefersteine, Leimleder (nasses),

Lohkäse, Lohkuchen, Mörtel von Dachziegeln und Backsteinen, Muschelschalen (gemahlene), Ochsenblut, Reifstangen von Weiden, Rohr für Tüncher, Sägemehl, Salzabgang, Salzlauge, Salzwasser, Schweinborsten (Abgang von) zu Salmiak-Fabriken, Seifenfluß, Schwerspath (unverpackt), steinernes Geschirr, Töpferwaaren, gemeine, Torf, Torfkohlen, Tuffsteine (gemahlen und ungemahlen), Vitriolsteine.

D. Von folgenden Artikeln: Bausteine (gebrochene), Sandsteine von abgebrochenen Gebäuden, rohe unbenannte Kalksteine, Besen, Butter (frische), Dünger aller Art, als ausgelaugte Asche, Abfälle von Fabriken, Stallmist, Gips, Mergel, Eicheln zur Saat und zur Mast, Eier, Erde, gemeine, wie Sand, Lehm, Kies ꝛc., Erde, schwarze und gelbe, Walker-, Töpfer- und Pfeifenerde, Sand von Frechem, Zinn- und Silbersand, Sand zu feinen Gußarbeiten, Faschinen zu Wasserbau, Weiden-Setzlinge, Fische lebende, Floß- und Schiffsgeräthschaften, Futter, Kräuter, Heu ꝛc., Gartengewächse (frische), als: Blumen, Gemüse, Zwiebeln und genießbares Wurzelwerk, wie z. B. Kartoffeln, auch Runkelrüben, Geflügel, Knochenabgänge, Knochenmehl (zahlt die $^1/_{20}$ Gebühr, wenn diese sich geringer herausstellt, Milch, Moos, Obst (frisches), mohin auch Nüsse in Schaalen, Pflastersteine, Schilf, Stroh, Spreu, Stoppeln, Thiere lebende,

wird entrichtet:

wenn ihr Gewicht unter 50 Centner ist, nichts,

für	50	und unter	300	Centner . .	0,10	Centner,
„	300	„ „	600	„ . . .	0,90	„
„	600	„ „	1000	„ . . .	1,83	„
„	1000	„ „	1500	„ . . .	3,	„

und so weiter nach der Scala der Schiffgebühr.

Wenn das Schiff noch andere Gegenstände geladen hat, so ist der dafür bestimmte Zoll noch besonders zu bezahlen.

Kgl. b. Reg. Bl. 1835. Nr. 67. S. 1026.

Anmerkung.

In Folge dieser neuen Fassung sind die Worte:
„oder die doppelte Schiffsgebühr"
im zweiten **Alinea** des Artikel 72 der Convention durch die Worte „oder der in der Ausnahme **D.** festgestellte Zusatz" zu setzen.

§. 242.

IV. Supp. Artl. Zu Art. 66. Flöße.

Als Zusatz zu den Artikel 66 der Convention:

„Von der Verpflichtung, einen Nachen vorauszuschicken, sind jedoch die kleinen Flöße befreit, welche nach den Localobservanzen früher, oder bis jetzt dazu nicht verbunden waren, und die auf dem Rhein z. B. unter Benennung: „einzelne Boden, und Stümmel" bekannt sind."

„Die Führer solcher Flöße, die im übrigen den allgemeinen Bestimmungen dieses Artikels unterworfen bleiben, sind aber gehalten, auf dem Floße selbst die vorgeschriebene Flagge aufzustecken, auch den sonstigen polizeilichen Anordnungen nachzukommen, welche in den einzelnen Uferstaaten für die Sicherheit der Schifffahrt getroffen werden können."

A. h. Verord. v. 12. Juli 1835.
Kr. Regs. Bl. 1835. Nr. 67. S. 1129.

§. 243.

V. Supp. Artl. Zu Tarif C.

Der Senfsaamen ist den Ausnahmen **A.** des Tarifs **C.** beigefügt.

§. 244.

VI. Supp. Art. Zum II. Supp. Artikel.

Chaisen und Reisewägen, Moos, Rohr, Schilf sind der im Schlußsatze des **II.** Supp. Artikels bezielten Klasse der Gegenstände beigefügt, welche von dem Oberlastverbote ausgenommen sind.

§. 245.

VII. Supp. Art. zu Tarif C.

Die in Categorie **D.** der Ausnahme des Tarifs **C.** begriffenen Artikel sind von den Schifffahrtsgebühren befreit,

welche zu Folge des III. Supp. Art. von demselben erhoben wurden.

§. 246.

Die Worte: „desselben Gebiets“ sind im Art. 83. der Rheinschiffahrts-Ordnung gestrichen. VIII. Supp. Artl. Zu Art. 83.

§. 247.

Es bleibt jedoch den resp. Regierungen der Uferstaaten freigestellt, vorstehendes Strafmaß durch eine Geldbuße von 3—30 Francs zu ersetzen, bei deren Anwendung alsdann von den Rheinzollgerichten in jedem einzelnen Falle die vorliegenden Belastungsgründe zu berücksichtigen sind. IX. Supp. Art. Zu den 2. a linea des Art. 55.

Dölling. Verord. Samml. Th. IV. B. 14. S. 2129.
K. b. Regsbl. 1838. Nro. 31. S. 509.

§. 248.

Die in der Anlage des Protokolls der Central-Commission vom 35. Juli 1347 Nro. XIII. enthaltenen sieben Artikeln sollen als Regulativ für die gleichförmige Aichung der Schiffe auf dem ganzen Rheine in Anwendung kommen und zu diesem Ende in allen Uferstaaten publizirt werden, also lautend: X. Supp. Art. Zu Art. 17. Schiffs-Aich.

1) für die conventionsmäßige Aichung der Schiffe von Decimeter zu Decimeter, von ihrer geringsten bis zur höchsten Ladungs-Einsenkung ist die steriometrische Vermessung des Schiffraumes von innen, als allein gültige Methode, von allen Uferstaaten angenommen.

Die bestehenden Instructionen über die Anwendung dieser Aichmethode, so wie über die äussere Bezeichnung des Schiffes, mittelst Anbringung der Aich-Scalen bleiben vorbehaltlich einer Revision derselben in Kraft.

2) Die Feststellung und Erhebung der Aichgebühren bleibt den resp. Regierungen anheimgestellt.

3) Das vollständige Resultat der Aiche von Decimeter zu Decimeter ist in den Anschein anzunehmen, welcher dem

Schiffer ausgestellt wird, und den derselbe verpflichtet ist, bei sich auf dem Schiffe zu haben, und den Rheinzoll-Beamten vorzulegen.

4) Jedes Rheinzollamt hat nach jedesmal zu machender Aufnahme der Aiche, die Resultate auf dem Manifeste genau und vollständig zu bemerken.

Zeigt die Aichscala ein größeres Gewicht, als das Manifest des Schiffers, so wird der Rheinzoll nach der Aiche erhoben.

Bei Güterladungen aus verschiedenen Tarif-Klassen wird zu diesem Ende der Mehrbefund, wie früher, verhältnißmäßig auf die verschiedenen Tarif-Klassen der manifestirten Güter vertheilt.

Bringt der Schiffer späterhin, sei es durch Revision der Aiche, welche, wenn sie zu Gunsten des Schiffers ausfällt, kostenfrei geschieht, sei es durch Verifikation bei der Ausladung den rechtsgenüglichen Beweis dar, daß er durch die Erhebung des Rheinzolles nach der Aiche prägravirt worden, so findet Rückerstattung des zu viel Erhobenen statt.

Eine Ausnahme von vorstehender Bestimmung tritt jedoch alsdann ein, wenn in der Art. 28. der Rheinschifffahrts-Ordnung vorgeschriebenen Weise, das Manifest des Schiffers und die Einsenkung des Schiffes bei der Abfahrt beglaubiget sind, und diese Einsenkung noch unverändert dieselbe ist. In diesem Falle wird der Rheinzoll nach den attestirten Manifeste erhoben.

Bei wirkkichen oder beabsichtigten Defraudationen der Schifffahrts-Abgaben, finden die Bestimmungen des 7. Artikels der Rheinschifffahrts-Ordnung ihre Anwendung.

5) Jeder Rheinschifferstaat wird, soweit dies noch nicht geschchen, allein oder im Verein mit andern Rheinschifferstaaten die nöthigen Aichanstalten einrichten, bei welchen die Schiffe seiner Unterthanen zu aichen sind.

6) Die Schiffer der Nebenströme, welche den Rhein befahren wollen, uud dazu berechtiget sind, müssen gleichfalls bei einer

solchen Aichanstalt des Landes, dem sie angehören, ihre Fahrzeuge aichen lassen, wenn ihnen nicht von Seite ihrer Regierung die Aichanstalt eines andern Uferstaates mit dessen Einverständniß, dazu bezeichnet wird.

Andere den Rhein befahrende und dazu berechtigte Schiffer müssen ihre Schiffe bei irgend einer Aichanstalt eines Aich-Uferstaates aichen lassen.

7) Schiffe, die nicht vorschriftsmäßig geaicht sind, sollen vom 1. Jänner 1839 an in keinen Rheinhafen zur Ladung zugelassen werden.

Wenn die Schiffe zwar geaicht sind, der Schiffer aber den Aichschein nicht vorlegt, geschieht die Rheinzollämtliche Abfertigung zwar nach dem Manifeste, jedoch ist der Schiffer alsdann gehalten, für den etwaigen Mehrbetrag des Rheinzolles nach Ausweis des nachzubringenden Aichscheines, bis dieses geschehen, eine von dem Zollamte zu bestimmende Caution zu leisten.

Der X. Supp. Art. erhielt mit den vorstehenden 7 speziellen Artikeln in der A. h. Ratifikations-Urkunde vom 6. Nov. 1838 auch von Seite der bayer. Regierung die Genehmigung.

Ausschr. d. kgl. Minist. d. Hauses u. d. Aeuss. v. 28. Dezbr. 1838. K. Regs. Bl. 1838. Nr. 51. S. 976.

§. 249

XI. Supp. Art. Zu Art. 62. Oberlast.

„Die Worte des deutschen Textes der Convention Art. 62.: „mit einer Oberlast auf dem Rheine zu fahren ist verboten," besagen nichts anders, als was auch der französische Text ausdrückt, nämlich: „Waaren auf das Verdeck zu laden ist verboten."

Als Verdeck (tillac) ist aber auch die festgezimmerte Bedachung eines Schiffes zu verstehen. Ueberschreitung des Verbots ist daher vorhanden, wenn ein Theil der Ladung (worunter jedoch ein oder anderer unerheblicher Gegenstand nicht zu verstehen ist) auf dem Verdecke niedergelegt ist, oder über

das durchbrochene Verdeck, resp. die festgezimmerte Verdachung hinausragt, oder wenn der Schiffer diese letzte willkührlich, d. i. ohne Gutheißung der nach Art. 3. der Convention zur Prüfung angestellten Sachverständigen erhöht hat.

Bei Fahrzeugen ohne gezimmertes Verdeck oder Bedachung ist derjenige Theil der Ladung auf dem Verdecke anzusehen, welcher durch Observanz, oder die Sachkundigen, wo deren in den verschiedenen Einladungshäfen angestellt sind, bestimmte Höhe über das feste Gebörde des Schiffes übersteigt."

Diejenigen Artikel, welche ansnahmsweise als Oberlast geführt werden dürfen, können ohne Unterschied der Rheinabtheilung als Oberlast geladen werden, die Ladung mag ganz oder theilweise aus solchen Artikeln bestehen."

§. 250.

XII. Supp. Art. Zu Art. 65. entzündliche oder ätzende Stoffe.

„Bei andern entzündlichen oder ätzenden Stoffen, als: Schwefel, Salpeter, Salzsäure, Streichfeuerzeugen und Zündhölzer ꝛc., hat die Hafenpolizeibehörde des Einladungsortes zu bestimmen, ob sie in abgesonderten Fahrzeugen geführt werden müssen, oder mit andern Gütern verladen werden dürfen."

„Im letzteren Falle hat sie die erforderlichen Vorsichtsmaßregeln anzuordnen und im Manifeste zu bemerken, denen sich der Schiffer zu unterwerfen hat. Zuwiderhandlungen werden nach den Landesgesetzen des betreffenden Uferstaates bestraft."

Es bleibt daher jeder Regierung unbenommen, den Art. 64. der Convention für anwendbar zu erklären, jedoch mit der Maßgabe, daß nur der geringste Satz der darin vorgesehenen Geldbuße erkannt, und auch dieser nach Umständen auf 10 Francs ermäßiget werden kann.

§. 251.

XIII. Supp. Art. Zu Art. 64. Einsenkung der Fahrzeuge.

„Schiffer, deren Fahrzeuge tiefer gehen, als die Linie, durch welche von der kompetenten Behörde die größte Einsenkung derselben bezeichnet worden ist, verfallen in die durch

die Gesetze des Staates, in dessen Gebiete die Uebertretung entdeckt worden, gegen Ueberladung der Schiffe verfügten Strafen."

„Es bleibt daher der Regierung unbenommen, den Art. 64. der Rheinschifffahrts-Ordnung für anwendbar zu erklären, jedoch ist als Maßstab anzunehmen, daß die darin festgesetzte Geldbuße nach Umständen bis auf 20 Francs ermäßiget werden kann.

Zugleich sind solche Schiffer anzuhalten, in den ersterem Hafen die Ladung bis zur erlaubten Einsenkung zu vermindern."

A. h. genehm. am 30. März 1840.
Ausg. d. K. Minist. d. Hauses u. d. Inn. vom 5. Mai 1841.
K. b. Regsbl. 1841. Nr. 17. S. 329.

§. 252.

XIV Supp. Art. Zu Art. 52. Ausübung der Dampfschifffahrt auf dem Rheine.

Der Art. 52. der Uebereinkunft vom 31. März 1831 wird in Ansehnung der Dampfschiffe hiedurch aufgehoben, und statt desselben, sowohl hinsichtlich derjenigen Dampfschiffe, welche den Rhein bereits befahren, als auch hinsichtlich derjenigen, welche diesen Strom künftig befahren wollen, Nachstehendes festgesetzt:

§. 1. Zum Erwerbe des Rechts, auf dem Rheine, von demjenigen Punkte an, wo dieser Strom schiffbar wird, bis ins Meer, und aus dem Meer bis an den gedachten Punkt, die Schifffahrt mit Dampfschiffen unter den Bestimmungen und Begünstigungen jener Uebereinkunft auszuüben, bedarf es nur des, in Gemäßheit des 4. Titels der Uebereinkunft ausgestellten Patents für die Schiffsführer und aufferdem der, die Art des Dampfschifffahrts-Betriebes (§. 2.) bezeichneten Concession desjenigen Uferstaates, in welchem die Dampfschifffahrtsgesellschaft (Societät, anonyme Aktiengesellschaft) ihren Sitz hat, oder welchem, falls die Schifffahrt von einem Einzelnen unternommen wird, dieser angehört.

§. 2. Nur die, im §. 1. bezeichneten Bedingungen sind, Behufs der Erlangung der Befugniß zur Dampfschifffahrt zu erfüllen, es mag diese Schifffahrt von einem Einzelnen oder von einer Gesellschaft mit einem Schiffe oder mit mehreren Schiffen betrieben werden, es mögen die Dampfschiffe, deren

Maschinen und sonstiges Zugehör in einem Rheinuferstaate, oder anderswo verfertiget sein, es mögen blos Personen nebst ihrem Gepäcke und ihren Wagen, oder blos Waaren, oder Personen und Waaren befördert, oder, sei es mit oder ohne gleichzeitige Beförderung von Personen und Waaren, oder von Personen oder Waaren auf den Dampfschiffen, durch die Dampfschiffe andere Gefässe irgend welcher Art geschleppt werden.

Insbesondere ist es, die Erlangung des vorschriftsmäßigen Patents und der Conzession vorausgesetzt (§. 1.), jedem Dampfschiffe gestattet, an bestimmten Tagen und Stunden von jedem Hafen und Landungsplatze abzufahren, und Reisende, ihr Gepäck, ihre Wagen und auch Waaren in regelmäßiger, oder unbestimmter Fahrt nach einem andern Hafen, oder Landungsplatze zu führen und andere Gefäße irgend einer Art zu schleppen, ohne daß es in irgend einer dieser Beziehungen einer Einigung unter den Uferregierungen bedarf, in deren Gebiete die Ab- und Anfahrtsorte liegen.

§. 3. Welche Bedingungen, behufs Erlangung der Conzession zur Dampfschifffahrt (§. 1.), von einem Einzelnen oder von einer Gesellschaft zu erfüllen, und für die Ausübung dieser Schifffahrt vorzuschreiben sind, hängt lediglich von derjenigen Uferregierung ab, welcher der einzelne Unternehmer als Unterthan angehört, oder in deren Gebiet die Gesellschaft ihren Sitz hat.

§. 4. In Ansehung der Prüfung der Tauglichkeit der Dampfschiffe kommen die Art. 53 und 54 der Uebereinkunft mit denjenigen Maßgaben zur Anwendung, welche die Natur der Dampfschiffe bedingt.

Jede Regierung wird mit Nachdruck dafür sorgen, daß die ihren Unterthanen oder den in ihrem Gebiete bestehenden Gesellschaften, gehörigen Dampfschiffe, nebst Maschinen und sonstigem Zugehör, besonders dann, wenn sie zur Personen-Beförderung dienen sollen, in den gehörigen Zustand gesetzt und stets darin erhalten, ingleichen, daß nur solche Schiffsführer, Maschinisten und Schiffsleute zum Dienste auf den

Dampfschiffen zugelassen werden, welche ihren persönlichen Eigenschaften nach, für die erforderliche Sicherheit die genügende Gewähr geben.

Aufserdem behält sich jede Regierung hinsichtlich aller, und besonders hinsichtlich der zum Personen-Transporte dienenden, ihr Stromgebiet befahrenden Dampfschiffe die geeignete Controle und die geeigneten polizeilichen Maßregeln zur Errichtung der erforderlichen Sicherheit vor. Dabei soll jedoch irgend eine vermeidliche Beschränkung und Beläftigung unterbleiben und kein Dampfschiff, welches einem andern Uferstaate angehört, strenger oder ungünstiger als die eigenen Dampfschiffe gleicher Art behandelt werden.

Die vorstehenden Bestimmungen treten am 61. Tage nach Niederlegung der Ratifikationen im Archiv der Central-Rheinschifffahrts-Commission in Wirksamkeit.

Ausschreib. d. k. Minist. d. Hauses u. d. Aeuss. vom 24 Juni 1946.
K. b. Regsbl. 1846. Nro. 21. S. 433 – 436.

§. 253.

XV. Supp. Art. Zu Art. 62. Oberlast-Verbot.

„Die Central-Commission ist ermächtigt, die Ausnahmen „von dem Oberlastverbote, je nach dem Bedürfnisse des Han„dels und der Schifffahrt zu vermehren oder zu vermindern, „und die Bedingungen dafür festzusetzen und zu modifiziren."

„Die also auf den Grund des Art. 94. der Convention „und unter Gutheißung sämmtlicher Regierungen genommenen „Beschlüsse haben, nach vorhergegangener Bekanntmachung in „den resp. Uferstaaten, für alle Betheiligten, so wie auch für „die Rheinzollrichter dieselbe Kraft und Geltung, wie Supple„mentar-Artikel."

A. h. genehmigt am 4. October 1841.
K. b. Regabl. 1841. Nro. 54. S. 1252.

§. 254.

XVI. Supp. Art. Zu Art. 16, 18, 19 u. folgende.

Der in den Artikeln 16, 18, 19 u. folg. der Convention vom 31. März 1831 und in den Supplementär-Artikeln zu dieser Con-

vention erwähnte provisorische Tarif lit. C. tritt am 31. Tage nach erfolgter Auswechslung und Hinterlegung der Ratifikationen des gegenwärtigen Supplementär-Artikels auffer Kraft, und an seine Stelle der im Art. 18. der gedachten Convention vorgeschriebene nachfolgende definitive Tarif **Lit. C.**

Lit. C. §. 255.

Tarif für den Rheinzoll.

Von allen Gegenständen, welche auf dem Rhein verschifft werden und die nicht ausdrücklich ausnahmsweise geringer belegt sind, wird für den Zentner an Rheinzoll erhoben:

Für die Rheinstrecke			Bei der Fahrt					
von		bis	abwärts an der Zollstelle zu			aufwärts an der Zollstelle zu		
				Cnt.	Mll.		Cnt.	Mll.
1	der badisch-französischen Gränze .	Breisach .	Breisach .	12	1	Breisach .	18	5
2	Breisach .	Straßburg	Breisach .	15	17	gr. Rheinbrück		
3	Straßburg	zur Lauter .	gr. Rheinbrück bei Straßburg	14	49	bei Straßburg idem	22 21	81 79
	von d. Lauter	Neuburg .	Neuburg .	—	47	Neuburg .	—	70
4	Neuburg .	Mannheim	Neuburg .	23	51	Mannheim	35	36
5	Mannheim	Mainz . .	Mannheim	18	24	Mainz . .	27	42
6	Mainz . .	Caub . .	Mainz .	10	—	Caub . .	15	03
7	Caub . .	Coblenz .	Caub . .	9	39	Coblenz . .	14	11
8	Coblenz . .	Andernach .	Coblenz . .	4	46	Andernach . .	6	70
9	Andernach .	Linz . . .	Andernach .	3	51	Linz . . .	5	27
10	Linz . . .	Cöln . . .	Linz . . .	12	05	Cöln . . .	18	12
11	Cöln . . .	Düsseldorf .	Cöln . . .	11	63	Düsseldorf	17	49
12	Düsseldorf .	Ruhrort .	Düsseldorf .	7	52	Ruhrort .	11	31
13	Ruhrort .	Wesel . .	Ruhrort .	7	04	Wesel . .	10	59
14	Wesel . .	Niederländ.-preuß. Grenze bei Schenkenschanz .	Wesel . .	10	74	Emmerich .	16	15
			Wenn den Leck abwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu			Wenn den Leck aufwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu		
15	Lobith . .	Vreeswyk .	Lobith . .	13	51	Vreeswyk .	20	30
16	Vreeswyk .	Krimpen .	Vreeswyk .	5	73	Krimpen .	8	61
			Wenn d. Waal abwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu			Wenn d. Waal aufwärts gefahren wird, an der Zollstelle zu		
17	Lobith . .	Tiel . . .	Lobith . .	11	—	Tiel . . .	16	53
18	Tiel . . .	Gorcum .	Tiel . . .	8	24	Gorcum .	12	58

Bekanntm. v. 29. Juni 1845. Kgl. Reg. Bl. 1845. Nr. 56. S. 620.

§. 256.

Die im Art. 23. der Convention von 1831 erwähnten Ausnahmen vom Tarif C., so wie auch die Supplementar-Artikel Nr. **III.**, **V.** und **VII.** sind aufgehoben und durch die nachfolgenden Bestimmungen ersetzt. XVII. Suppl. Artikel zu Art. 23. Tarif C.

A. Folgende Artikel haben nur 1/4 des Rheinzolls zu entrichten:

1) Asche (ausgelaugte),
2) Asbest (Erdflachs) roher,
3) Asphalt (präparirter),
4) Bruchsteine (behauene), Backofensteine, Mühlensteine, steinerne Platten, Marmor in Blöcken oder Platten, insofern er unverpackt und nicht polirt ist, Lithographiesteine, Flintensteine, feine und grobe Wetz- und Schleifsteine, verpackt oder unverpackt,
5) Bleiglanz,
6) Bier- und Branntweinhefe, trockene (Preßhefe), Weinhefe, Druſen,
7) Bimsstein,
8) Binsen,
9) Bücheln und Buchecker,
10) Baumrinde aller Art, roh und gemahlen, auch Weidenrinde,
11) Eichelmehl,
12) Eisen (altes), auch eiserne Bomben, Granaten, Kugeln und Kanonen (insofern diese Artikel als altes Eisen zu betrachten sind, ferner Gußeisen in Gänsen und Maßeln, Roheisen und Stahlmasseln, auch Stahlkuchen (ohne weitere Fabrikation),
13) Eselsspiegel (weißer Glanzstein), von Mannheim kommend,
14) Galmey-Erz,
15) Gelbwurzel (Curcuma),
16) Gemüse (dürre) oder Hülsenfrüchte aller Art,
17) Getreide aller Art, einschließlich der grünen Körner (Suppenkörner) und Mais (Welschkorn, türkischer Weizen),

18) Grätze und Asche von edlen und unedlen Metallen,
19) Hornstücke (mit Ausnahme der Hornspitzen), Hornschuhe, Hornschleuche (der hohle untere Theil der Hörner),
20) Hanf und Flachs (ungehechelt und verpackt),
21) Kastanien und Nüsse ausser den grünen Schalen,
22) Kienruß, Eisenschwärze,
23) Knochen (ganze) und Knochenstücke zum Verarbeiten,
24) Kreide, gemahlen und ungemahlen,
25) Kohlen, pulverisirt,
26) Krippen, Muscheln und Schalen aus Sandsteinen, ingleichem unpolirte und verpackte Marmor-Arbeiten,
27) Lauge (concentrirte), Seifensieder- oder alkalische Lauge,
28) Lumpen,
29) Malz,
30) Marienglas (auch unter der Benennung Fraueneis oder Frauenglas),
31) Mehl, Gries und Grütze aus Getreid aller Art,
32) Meerschaum, roher,
33) Oelkuchen und Mehl daraus,
34) Pech aller Art, ohne Unterscheidung zwischen Schiffsschwärzen oder Schusterpech einerseits, und zwischen gelbem und weißem anderseits, desgleichen Harz aller Art, Mineralkitt,
35) Rothstein oder Röthel, auch Blutstein,
36) Sämereien, nämlich Garten- und Feldsämereien und Samenkörner aller Art, einschließig des Senf-, Flöh- und Esparsett-Samens, jedoch mit Ausnahme der Körner zum Material-, Medizinal- und Fabrikgebrauch, als Anis-, Fenchel-, Koriander-, Kümmel-, Wurmsamen,
37) Salzpotasche,
38) Salz, nämlich Koch-, Stein- und Viehsalz,
39) Schmirgel, Amarilsteine,
40) Theer und Mineraltheer,
41) Wau und Waid,
42) Wismuth,
43) Zunder (Feuerschwamm).

B. 1/20 des Rheinzolls unterliegen:

1) Alaunstein (Alaunschiefer) und Alaunerde,
2) Artillerie-Requisiten, Munition zum Militärgebrauche,
3) Asphalt (Judenpech), roher,
4) Brennholz aller Art, Holzkohlen, Wellen und Reisig, auch Hobel- und Zimmerspäne,
5) Blut,
6) Cement,
7) Cichorien, getrocknete,
8) Erze (rohe) aller Art, sofern nicht hinsichtlich einzelner Arten etwas Anderes speziell vorgeschrieben ist; auch Braunstein,
9) Erdharz (Bergharz),
10) Flechsen und Füße von Thieren,
11) Fäßer (gebrauchte, leere),
12) gebrannte Steine aller Art, auch Dachziegel,
13) Geriß, Steinkohlen, Coaks,
14) Gyps, gebrannter,
15) Glasgallen,
16) Hornabfälle, Hornschabsel, Hornspäne,
17) Kalk (gebrannter), auch hydraulischer Kalk,
18) Kleie,
19) Leien (Schiefersteine),
20) Leimleder und Abfälle von Häuten, desgleichen Leder-abfälle (kleine Lederschnitzel),
21) Lohkuchen, Lohkäse,
22) Mörtel von Dachziegeln und Backsteinen,
23) Muschelschaalen (gemahlen),
24) Papierspäne (Abfälle),
25) Reifstangen von Weiden, auch geschälte und ungeschälte Weiden für Korbmacher,
26) Rohr für Tüncher,
27) Runkelrüben (getrocknete),
28) Sägemehl,
29) Säcke, alte,

30) Sandsteine von Engers und Bendorf,
31) Salzabgang,
32) Salzlauge,
33) Salzwasser,
34) Seegras, Waldhaare,
35) Schweinsborsten (Abgang von) für Salmiakfabrikanten,
36) Schwerspath (unverpackter),
37) Seifenfluß,
38) Steinernes Geschirr,
39) Töpferwaaren (gemeine),
40) Torf, Torfkohlen,
41) Tuffsteine (gemahlen und ungemahlen), auch an der Luft getrocknete Bausteine aus gemahlenem Tuffstein,
42) Traß (gemahlener),
43) Vitriolstein oder Vitriolerde.

C. Frei von dem Rheinzolle sind:

1) Bäume (junge) und Rebensetzlinge,
2) Birken- und Reisigbesen,
3) Bierhefe (flüssige),
4) Branntweinspüling,
5) Butter, welche nicht in Fässern oder Töpfen verpackt ist,
6) Dünger aller Art, ausgelaugte Asche, Abfälle von Fabriken, Stallmist, Düngersalz, Gyps, Kalkasche, Mergel u. s. w.
7) Eicheln zur Saat und zur Mast,
8) Eier,
9) Erde (gemeine), als: Gartenerde, gemeiner Sand, Lehm, Kies u. s. w., auch ungefärbter Schreib- und Streusand,
10) Erde (schwarze und gelbe), Walker-, Töpfer-, Pfeifen- und Porzellanerde, Sand von Frechem,
11) Faschinen zum Wasserbau, auch Weidensetzlinge,
12) Fische (lebendige),
13) Floß- und Schiffsgeräthschaften,
14) Futterkräuter aller Art, als: Gras, Klee, Esparsette, Heu u. s. w.,

15) Gartengewächse (frische, sowohl ausländische, einschließlich der Gewächse für Treibhäuser, als einheimische), als: Blumen, Gemüse ꝛc., überhaupt alle genießbaren Wurzeln ohne Unterschied, z. B. Kartoffeln, Zwiebeln, desgleichen frische Runkelrüben und Cichorien,
16) Geflügel,
17) Glasscherben,
18) Gyps (roher, gemahlen und ungemahlen),
19) Knochen oder Beinabfälle, Knochenmehl, alte Knochenstücke zum Verkohlen, gebrannte Knochen, Knochenkohlen,
20) Krapp in grünen Wurzeln,
21) Milch,
22) Moos,
23) Obst (frisches), auch Nüsse in Schalen,
24) Schilf,
25) Steine, und zwar Bausteine (gebrochene, unbehauene), Pflastersteine, Sandsteine von abgebrochenen Gebäuden, rohe, ungebrannte Kalksteine, Kieselsteine und Wacken (rohe, zum Fabrikgebrauche),
26) Stroh, Spreu, Stoppeln,
27) Schlacken von Erz,
28) Thiere (lebende),
29) Trauben (gestoßene in offenen Butten), auch Traubentrestern,
30) Waschеisen,
31) Zinn- und Silbersand, Sand zu feinen Gußarbeiten.

D. Von Bau- oder Nutzholz *) nach cubischem Maße wird entrichtet, und zwar:

1) Von Eichen-, Ulmen-, Eschen-, Kirschen-, Birn-, Aepfel- und Cornelholz von einem Cubikmeter:
a. bei der Fahrt abwärts so viel wie von 4 Zentnern nach der ersten Geldspalte des Rheinzolltarifes,

---

*) Darunter gehören auch Schiffsmasten, unbearbeitete Gewehrschaften, abgeviertes oder behauenes Bauholz.

b. bei der Fahrt aufwärts so viel wie von 2½ Zentner nach der zweiten Geldspalte desselben Tarifes;

2) von Fichten-, Tannen-, Lerchen-, Buchen-, Pappeln-, Erlenholz und andern weichen und harzigen Holzarten von einem Kubikmeter:

a. bei der Fahrt abwärts, so viel wie von 2 Zentnern nach der ersten Geldspalte,

b. bei der Fahrt aufwärts, so viel wie von einem und einem Viertel-Zentner nach der zweiten Geldspalte des vorgedachten Tarifs.

Bekanntmachung v. 29. Juni 1845.

Kgl. Reg. Bl. 1845. Nr. 36. S. 611—619.

§. 257.

Zu Art. 90. jährlicher Zusammentritt der Bevollmächtigten.

Der Art. 90. der Convention wird aufgehoben und durch folgende Bestimmung ersetzt:

Von jedem Rheinuferstaat wird jährlich ein Bevollmächtigter zur Central-Commission abgeordnet.

Diese Bevollmächtigten vereinigen sich regelmäßig jedes Jahres am 1. September zu Mainz, und müssen ihre Geschäfte innerhalb eines Monats beendigen; sind diese Geschäfte zu viel, als daß sie in einem Monate beendiget werden könnten, so haben sie über die Anberaumung einer ausserordentlichen Sitzung nach Vorschrift des Artikels 94 zu beschließen.

Allerh. genehm. d. 3. Sept. 1841.

Kgl. Reg. Bl. 1841. Nr. 54. S. 1249.

XV.

Vereinbarung

wegen

Behandlung des Gütertransportes und der Waaren-abfertigung auf dem innerhalb des Zollvereinsgebietes gelegenen Theile des Rheins und der conventionellen Nebenflüsse desselben.

§. 258.

§. 1. Schiffsladungen, welche auf dem Rhein oder einem Nebenflusse desselben in das Vereinsgebiet eingehen und in demselben Schiffe, ohne Veränderung der Ladung, wieder ausgehen, also auf der Wasserstraße unmittelbar durch das Vereinsgebiet transitiren, unterliegen lediglich den Controle-Vorschriften, welche in der Rheinschifffahrts-Convention vom 31. März 1831 überhaupt und insbesondere in dem Art. 38. derselben enthalten sind. Unmittelbarer Transit.

§. 259.

§. 2. Bei dem Eingange von Schiffsladungen aus dem Auslande, mit der Bestimmung nach einem Freihafenplatz, hat der Schiffsführer dem Grenz-Zollamte das Manifest, womit, nach Art. 27. der Rheinschifffahrts-Convention, die Schiffsladung bis zum Orte der Ausladung begleitet sein muß, im Original zur Einsicht vorzulegen und zugleich ein Duplikat desselben, mit seiner schriftlichen Anerkennung versehen, zu übergeben. Insofern die Waaren in dem Manifeste nicht nach den Bestimmungen des Vereinszolltarifes bezeichnet sind, hat der Schiffsführer in einem Nachtrage zu dem Duplikat des Manifestes die tarifmäßigen Benennungen anzugeben. An die Stelle des Manifest-Duplikats kann, nach Wahl des Schiffführers, auch eine nach den Vorschriften der Zollordnung ausgefertigte Deklaration treten. A. Schiffsladungen, welche ausschließlich nach Freihäfen-Plätze bestimmt sind.

§. 3. Das Grenz-Zollamt gibt, nach genommener Einsicht des Original-Manifestes, dasselbe an den Schiffsführer zurück, ertheilt unverzüglich einen Begleitsschein, jedoch nach einem, mit Rücksicht auf die Bestimmung im §. 13. eigens vorgeschriebenen Formular und trifft, nach Vorschrift der §§. 4 u. 5., die weiter erforderlichen Control-Maßregeln für den Transport des Schiffers bis zum Bestimmungsort.

§. 4. Ist das Schiff, nach Vorschrift der über den Schiffsverschluß vereinbarten Instruction verschlußfähig eingerichtet, so läßt das Grenz-Zollamt, nach vorgängiger Revision der nicht verschließbaren Schiffräume die Anlegung des Schiffverschlusses eintreten.

§. 5. Ist das Schiff nicht nach Vorschrift der vorgedachten Instruction (§. 4) verschlußfähig, so tritt die Begleitung der Ladung durch Zollbeamte ein.

§. 6. Wenn Schiffsladungen auf einem und demselben Schiffsboden unverändert — abgesehen jedoch von den, den Umständen nach erforderlichen Leichterungen — von der Grenze ab, ihrer Bestimmung zugeführt werden, so findet der Schiffsverschluß, beziehungsweise die Begleitung — ersterer mit den durch die Leichterungen nothwendigen Unterbrechungen — in der Regel bis zu dem bei dem Eingange deklarirten Bestimmungsorte statt.

§. 7. Sind die Schiffsladungen unter Gesammtverschluß des Schiffes genommen worden, so ist unterwegs die Beiladung von unverzollten Waaren, insofern diese colliweise verschlossen sind, unter zollamtlicher Aufsicht zuläßig, die Beiladung von Gegenständen des freien Verkehrs aber nur in so weit, als sie von den unter Schiffsverschluß befindlichen Gütern getrennt — verladen werden können.

Wenn Schiffsladungen unter Personalbegleitung ihrem Bestimmungsorte zugeführt werden, dürfen unterwegs keinerlei Beiladungen statt finden.

§. 8. In Fällen von Umladungen und Ueberladungen von Bord zu Bord, welche nicht als Leichterungen zu be-

trachten sind, findet rücksichtlich der ganzen Ladung eine Behandlung nach den allgemeinen Regeln der Zollordnung statt. In wie fern Ausnahmen hievon zuläßig sind, wird durch besondere Vereinbarung festgesetzt werden.

§. 9. Wenn Schiffsladungen unter Gesammtverschluß des Schiffes genommen worden sind, so finden in Bezug auf die nothwendigen Leichterungen und auf die deshalb oder in Folge von Unglücksfällen erforderliche Lösung des Verschlusses, die Bestimmungen im zweiten a linea des Art. 39. der Rheinschifffahrts-Convention und die hierüber vereinbarten Vollzugs-Vorschriften Anwendung.

§. 10. Wird, zur Abwendung oder in Folge von Unglücksfällen, eine Lösung des Schiffverschlusses so dringend nothwendig, daß sie, ehe und bevor bei einer Zollstelle der Antrag auf Lösung des Verschlusses gestellt werden kann, eintreten muß, dann hat der Schiffsführer nach stattgehabter Lösung des Verschlusses, neben der im Art. 38. der Rheinschifffahrts-Convention vorgeschriebenen Meldung, unverzüglich der nächsten competenten Zollstelle davon Anzeige zu machen, und diese kann alsdann, nach ihrem Ermessen, eine Revision der Ladung eintreten lassen.

§. 11. Die vorstehend (§. 10.) für Fälle der nothwendigen Lösung des Verschlusses gegebene Bestimmung findet auch Anwendung auf Verschlußverletzungen, welche nicht zur Abwendung oder in Folge von Unglücksfällen entstehen.

§. 12. Das zwischen der Grenze und dem Bestimmungsorte der Ladung gelegene Hauptzollamt, welches, in Folge von Anzeigen der Schiffsführer oder auf andere Weise von einer erfolgten Lösung oder Verletzung des Schiffverschlusses Kenntniß erhält, sorgt für die Anlegung eines neuen Verschlusses und nimmt eine Verhandlung über den Thatbestand der Lösung oder Verletzung des Verschlusses, über die Resultate der Revision, falls eine solche statt gefunden, und über die erfolgte Anlegung eines neuen Verschlusses auf.

Diese Verhandlung, worauf in einer Bemerkung zu dem Begleitscheine hinzuweisen ist, wird dem Schiffsführer behändigt, um sie, gleichzeitig mit dem Begleitscheine, dem Hauptzollamte im Bestimmungsorte zu übergeben.

§. 13. Das Duplikat des Manifestes oder die Deklaration, welche der Schiffsführer dem Grenz-Zollamte zu übergeben hat (§. 2.), ist als verbindliche Deklaration anzusehen, jedoch unter folgenden Modalitäten und näheren Bestimmungen:

1) Die Revision der Ladung zum Zwecke der förmlichen zollordnungsmäßigen Abfertigung, und diese Abfertigung selbst tritt erst bei dem Hauptzollamte und Bestimmungsorte ein.

2) Der Befund dieser Revision am Bestimmungsorte wird der Verzollung, beziehungsweise der weiteren Abfertigung zu Grunde gelegt.

Ausnahmen von dieser Regel treten ein, wenn bei der Revision die declarirte Waare gar nicht oder in zu geringer Menge, oder in einer Beschaffenheit, welche eine geringere Abgabe würde begründet haben, vorgefunden wird.

In diesem Falle wird entweder

a. die declarirte Menge der Waaren, unter Anwendung des höchsten Zollsatzes, oder

b. die in der Declaration enthaltene Angabe über Gattung und Menge der Waaren

der Abfertigung zum Grunde gelegt.

Zu a. Die declarirte Waarenmenge, unter Anwendung des höchsten Zollsatzes, bildet die Grundlage der Abfertigung dann, wenn, nach dem Resultate der Untersuchung, eine Vertauschung von Waaren oder eine eigenmächtige Verfügung über solche stattgefunden hat, und nicht fest steht, daß die declarirte Waarengattung vorhanden gewesen ist.

Zu b. Die declarirte Menge und Gattung der Waaren werden der Abfertigung zum Grunde gelegt:

aa. wenn zwar keine Gewißheit darüber vorliegt, daß eine Vertauschung der Waaren oder eine eigenmächtige Verfügung über solche stattgefunden habe, der Schiffsführer jedoch auch nicht genügend nachzuweisen vermag, daß die Waaren aus Versehen unrichtig declarirt worden:

bb. wenn aus der Untersuchung resultirt, daß eine eigenmächtige Verfügung über solche stattgefunden, die Waare aber in der declarirten Menge und Gattung vorhanden gewesen ist.

Unabhängig von vorstehenden Bestimmungen wegen des Gefällepunktes, werden unrichtige Angaben in der Declaration, in strafrechtlicher Beziehung, nach den Resultaten der Untersuchung beurtheilt, welche in Fällen der Abweichung des Revisionsbefundes von der Declaration am Bestimmungsorte jedesmal eingeliefert werden muß, wie dieses nach dem zweiten a linea Art. 41. der Rheinschifffahrts-Convention bei unrichtigen Angaben der Original-Manifeste für zulässig erklärt ist.

Bei Verschlußverletzungen sind die Folgen derselben in Bezug auf den Gefällepunkt, am Bestimmungsorte nach folgenden Regeln zu bemessen:

a. Hat die Verwaltung keine Veranlassung, in Zweifel zu ziehen, daß die Schiffsladung noch vollständig in den Waaren bestehe, womit das Fahrzeug bei Anlegung des Verschlusses befrachtet war, so bleibt die Verschluß-Verletzung, in Beziehung auf den Gefällepunkt, ohne weitere Folgen. Die Schiffsladung wird dann in dieser Beziehung nach den Bestimmungen unter Ziffer 2. dieses Paragraphen behandelt.

b. Ergeben sich nach der Prüfung des Falles der Verschlußverletzung Zweifel in Ansehung der Identität der Waaren, ohne daß eine Vertauschung von Waaren oder eine

eigenmächtige Verfügung über solche constatirt wäre, so kann die Verwaltung für die Waare, deren Identität in Zweifel gezogen wird, die Verzollung nach dem Revisionsbefunde oder nach der Declaration fordern.

In Ansehung des Theiles der Waare, über deren Identität kein Zweifel besteht, findet die Regel sub a. Anwendung.

e. Ergibt sich, daß Vertauschungen von Waaren oder eigenmächtige Verfügungen über solche statt gefunden haben, so sind die Gefälle, den Bestimmungen unter Ziffer 2 dieses Paragraphen gemäß, nach dem höchsten Zollsatze zu entrichten.

Hinsichtlich des Theiles der Waaren, über deren Identität kein Zweifel besteht, findet die Regel sub a. Anwendung.

Unabhängig von vorstehenden Folgen in Bezug auf den Gefällepunkt, werden Verletzungen des Schiffverschlusses, welche ohne Verbindung mit andern, höher zu bestrafenden Vergehen stattgefunden haben, wenn nicht glaubhaft nachgewiesen werden kann, daß sie durch Zufall entstanden, mit Ordnungsstrafen bis zu 175 fl. geahndet.

§. 14. Der Schiffsführer hat sich bei seiner Ankunft am Bestimmungsorte bei dem Hauptzollamte zu melden und alles dasjenige zu beobachten, was die örtlichen Zollhofs- und Hafenordnungen für die ankommenden, mit unverzollten und unrevidirten Waaren befrachteten Fahrzeuge vorschreiben, und was die durch den Begleitungsschein übernommenen Verpflichtungen ihm auferlegen.

§. 15. Das von dem Schiffsführer bei dem Grenz-Zollamte übergebene Duplikat des Manifestes oder die Declaration vertritt bei dem Hauptzollamte im Bestimmungsorte die General-Declaration. Ist jedoch das an der Grenze übergebene Duplikat des Manifestes in formeller Hinsicht von der Art, daß das Hauptzollamt im Bestimmungsorte noch eine

weitere, ganz genau nach den allgemeinen Vorschriften ausgefertigte Declaration als Registerbeleg für nothwendig hält, so kann das Hauptamt auch noch die Angabe einer solchen weitern Declaration von Schiffsführer verlangen.

§. 16. Wenn der Schiffsführer bei seiner Ankunft am Bestimmungsorte zu Berichtigungen in den Angaben, welche das dem Grenz-Zollamte übergebene Dupplikat des Manifestes oder die Declaration enthält, Veranlassung findet, so ist ihm gestattet, diese Berichtigungen selbst vorzunehmen, oder den Waaren-Disponenten am Bestimmungsorte, der auch ausserdem zu Berichtigungen befugt ist, zu überlassen. Diese Berichtigungen müssen unter Angabe der Gründe bewirkt werden, und zwar, falls sie vom Schiffsführer ausgehen, mittelst einer schriftlichen Erklärung zu der übergebenen General-Declaration, im Falle sie aber von dem Waaren-Disponenten am Bestimmungsorte bewirkt werden, mittelst der abzugebenden Declaration (§. 17.).

Eine Berichtigung der declarirten Collizahl schützt den Schiffsführer nicht vor den Folgen der Bestimmung im §. 13., Satz 2, lit. b.

Bei Berichtigungen des Gewichts oder der Waarengattung können die ursprünglichen unrichtigen Angaben unter Umständen unbestraft bleiben oder nur mit einer Ordnungsstrafe gegen den Declaranten geahndet werden, wenn auf spezielle Revision ausdrücklich angetragen worden ist und durch Vorlegung der Correspondenz, Facturen ꝛc. überzeugend nachgewiesen wird, daß nur ein Versehen stattgefunden hat.

§. 17. Die Waaren-Disponenten am Bestimmungsorte haben binnen der, durch die örtliche Hafen- und Zollhofs-Ordnung vorgeschriebenen Frist Spezial-Declarationen (Auszüge aus der General-Declaration) dem Hauptamte zu übergeben und darin zu bemerken, welche weitere Abfertigung gewünscht wird. Diese weitere Abfertigung kann, nach Verschiedenheit der Bestimmung der Waaren, begehrt werden:

a) zur schlüßlichen Eingangsbehandlung,
b) zur unmittelbaren weiteren Versendung vom Zollhofe auf Landwegen,
c) zur unmittelbaren weiteren Versendung aus dem Hafen zu Wasser nach anderenvereinsländischen Häfen,
d) zur unmittelbaren weiteren Versendung aus dem Hafen zu Wasser nach dem Auslande,
e) zur Niederlage für Güter, über welche weitere Disposition vorbehalten bleibt,
f) zur Niederlage für unwiderrufliches mittelbares Transitogut.

§. 18. In allen Fällen, dieser Abfertigungen erfolgt nach der Ausladung, bei welcher Abzählung und Vergleichung der Colli mit der Declaration stattfindet, vor Allem Verwiegung der Waaren.

Das weitere Abfertigungsverfahren richtet sich

im Falle a nach den allgemeinen Vorschriften der Zollordnung;

im Falle b nach den Vorschriften über die Begleitschein-Abfertigung;

im Falle c desgleichen, jedoch mit Rücksicht auf die besondere Bestimmung wegen der Abfertigung von einem vereinsländischen Hafen nach den andern §§. 29 bis 31;

im Falle d ebenfalls nach den Vorschriften über die Begleitschein-Abfertigung, jedoch mit Rücksicht auf die besonderen Bestimmungen wegen der Versendungen, welche zu Wasser nach dem Auslande stattfinden (§§. 32–34);

im Falle e nach den Vorschriften über die Niederlage für Güter, über welche Disposition vorbehalten bleibt;

im Falle f nach den besonderen Bestimmungen über die Niederlage für unwiderrufliches mittelbares Transitogut.

§. 19. Wenn eine aus dem Auslande eingehende Schiffsladung für mehrere vereinsländische Freihäfen bestimmt ist, so finden die Vorschriften der §§. 2. und 18. mit folgenden Modificationen Anwendung:

1) Beim Grenz-Zollamte müssen über die nach jedem Hafenplatze bestimmten Güter besondere, mit schriftlicher Anerkennnng versehene Auszüge aus dem Manifeste, oder besondere Deklarationen übergeben werden. (§. 2.)
2) Im Falle der Abfertigung unter Personalbegleitung, werden die Auszüge aus dem Manifeste oder die Deklarationen von dem Grenz-Zollamte dem Begleitungsbeamten versiegelt behändigt, um durch diese an das Hauptamt des Ersten der betheiligten Häfen zu gelangen. Letzteres läßt die Revision der ganzen Ladung und die zollordnungsmäßige Abfertigung derselben eintreten.

Für denjenigen Theil der Ladung, welcher nach einem anderen Hafenorte unter Begleitschein-Controle abgefertigt wird, ist die Revision nur eine allgemeine, und es sind im Bestimmungsorte desselben Berichtigungen der ursprünglichen Angaben, in Ansehung der Gattung der Waaren, nach den im §. 16. enthaltenden Bestimmungen zulässig.

3) Findet dagegen bei dem Grenz-Zollamte Anlegung des Schiffsverschlußes statt, so ist Nachstehendes zu beobachten:

a. Ueber die für jeden Hafen bestimmten Güter wird vom Grenz-Zollamte ein besonderer Begleitschein ausgestellt.
b. Nach erfolgter Entladung der für den ersten betheiligten Hafen bestimmten Güter an diesem Hafenplatze, tritt Schiffsverschluß für den weiteren Transport bis zu dem nächstfolgenden betheiligten Hafen ein. Ebenso wird in diesem ferner verfahren, wenn der Schiffsführer auch Güter für weitere Häfen am Bord haben sollte.

§. 20. Wenn, nach den vorstehenden allgemeinen und den dazu gehörigen besonderen Verabredungen, Abzählung und Verschluß der Colli an Zwischenorten auf dem Fahrzeuge statt

finden, und die Waaren hierauf hin unter Begleitschein-Controle zu dem Bestimmungsorte gelangen, so bleibt auch in diesen Fällen dem Hauptamte im Bestimmungsorte die förmliche zollordnungsmäßige Abfertigung, sowie bei Abweichungen des Revisionsbefundes von den Angaben in den Deklarationen und bei Verschlußverletzungen die Wahrung des Erforderlichen nach §. 13. überlassen.

Werden, bei der Abzählung der Colli auf den Fahrzeugen, Unrichtigkeiten in der ursprünglichen Deklaration entdeckt, so bemerkt das Hauptamt, unter dessen Leitung diese Abzählung stattgefunden hat, das Erforderliche in dem Begleitschein, zur Notiz für das Amt im Bestimmungsorte. Die Feststellung des Thatbestandes und weitere Vorkehrungen finden bei jenem Amte nur in so weit statt, als dieses nothwendig erscheint, um einer Verdunkelung des Sachverhältnisses zu begegnen.

§. 260.

B. Schiffsladungen, welche nicht ausschließlich nach Freihafen-Plätze bestimmt sind.

§. 21. Schiffsladungen, welche lediglich mit der Bestimmung nach Orten eingehen, in welchen sich kein Freihafen befindet, werden von dem Grenz-Zollamte ganz nach den allgemeinen Vorschriften der Zollgesetzgebung abgefertiget.

§. 22. Geht eine Schiffsladung mit der Bestimmung theils nach Freihäfenorten und theils nach Orten, in welchen kein Freihafen sich befindet, ein, so ist zu unterscheiden, ob derjenige Bestimmungsort, welcher auf der Fahrt zuerst erreicht wird,

a. ein Freihafenplatz, oder

b. ob sich kein Freihafen in demselben befindet.

In dem Falle zu a. gelten die Vorschriften des §. 19., jedoch mit der Maßgabe, daß auch der Schiffsverschluß nur bis zum ersten Freihafenplatze in Anwendung kommt und in diesem die zollordnungsmäßige Abfertigung erfolgt.

In dem Falle b. tritt schon an der Grenze die zollordnungsmäßige Abfertigung ein.

§. 261.

§. 23. Sollen Gegenstände des freien Verkehrs auf dem Rheine aus dem Inlande durch das Ausland nach dem Inland versendet werden, so kommen die Vorschriften des §. 76. der Zollordnung zur Anwendung. Waarenversendung auf dem Rhein aus dem Inlande durch das Ausland nach dem Inlande. A. Ausgehend.

In sofern die Ladung bei einem Amte im Innern unter Gesammt-Verschluß genommen worden ist, beschränkt sich das Ausgangs-Amt auf die Recognition dieses Verschlusses.

§. 262.

§. 24. Beim Wiedereingange der nach §. 23. angefertigten Waaren ist zu unterscheiden, ob dieselben ausschließlich nach Freihäfenplätzen, oder ob sie ganz oder theilweise nach anderen Orten bestimmt sind. Schiffsladungen, welche ausschließlich nach Freihafenplätzen bestimmt sind. B. Wieder ausgehend.

Im ersteren Falle, und in so fern die Waaren in unvermischter Ladung eingehen, werden solche

1) wenn das Ausgangs-Amt die Güter unter Schiffsverschluß abgelassen hat, vom Grenzeingangs-Amte, nach Recognition und Abnahme des Verschlusses, in freien Verkehr gesetzt;
2) wenn das Ausgangsamt die Güter nicht unter Schiffs-, sondern unter Colliverschluß oder auch unverschlossen abgelassen hat,
   a) falls der Schiffsführer die schließliche Abfertigung beim Grenzeingangs-Amte verlangt, oder diese ohne erheblichen Aufenthalt geschehen kann, ebenfalls sogleich in freien Verkehr gesetzt, in allen Fällen aber
   b) mit Schiffsbegleitung oder, in sofern das Schiff verschlußfähig ist, unter Schiffsverschluß und Begleitschein-Controle nach ihrem Bestimmungsorte abgelassen. Ist eine solche mit Schiffsbegleitung abgefertigte Ladung von Declarationsscheingütern nach mehreren Freihafenplätzen bestimmt, so wird die Schiffsbegleitung jedenfalls nur bis zum nächsten Bestimmungsorte ertheilt und hier die ganze Ladung in freien Verkehr gesetzt.

§. 25. Gehen Gegenstände des freien Verkehrs, die unter Deklarationsschein-Controle versendet werden, auf dem Rheine in einer mit unverzollten Waaren vermischten Ladung mit der Bestimmung nach Freihafenplätzen ein, so wird, wenn der unverzollte Theil der Ladung vom Grenzeingangsamte unter Schiffsverschluß oder Schiffsbegleitung nach dem Bestimmungsorte abgelassen wird, auch die schließliche Abfertigung der Deklarationsscheingüter dahin überwiesen. Im Falle des Schiffsverschlusses werden alsdann die nicht colliweise verschlossenen Declarationsscheingüter in diesen mit aufgenommen und es wird hierüber das Nöthige im Begleitscheine, unter Hinweisung auf den Deklarationsschein bemerkt.

§. 263.

Schiffsladungen, welche nicht ausschließlich nach Freihafenplätzen bestimmt sind.

§. 26. Gehen Gegenstände des freien Verkehrs, die unter Declarationsscheins-Controle versendet werden, auf dem Rheine lediglich mit der Bestimmung nach Orten ein, in welchen sich kein Freihafen befindet, so werden sie vom Grenzeingangsamte nach den allgemeinen Vorschriften der Zollordnung behandelt. (§. 21.)

§. 27. Hat ein Schiff Deklarationsscheingüter an Bord, welche theils in Freihafen-Plätzen, theils in Orten, in welchen sich kein Freihafen befindet, ausgeladen werden sollen, so wird

a) wenn ein Freihafen der nächste Bestimmungsort ist — an der Grenze eben so verfahren, wie wenn die ganze Ladung dahin bestimmt wäre; (§§. 24. und 25.)

b) wenn ein Ort, in welchem sich kein Freihafen befindet, der nächste Bestimmungsort ist, die Ladung jedenfalls an der Grenze in freien Verkehr gesetzt.

§. 264.

Flöße.

§. 28. Flöße, die aus dem freien Verkehr des Vereinsgebietes herstammend, auf dem Rheine unter Deklarations-

schein-Controle eingehen, werden in jedem Falle sogleich vom Grenzeingangs-Amte in freien Verkehr gesetzt.

§. 265.

Waarenversendung von Hafen zu Hafen innerhalb des Vereinsgebiets.

§. 29. Unverzollte Waaren, welche innerhalb des Vereinsgebietes aus einem Freihafen nach einem andern versendet werden, unterliegen der Begleitschein-Controle.

§. 30. Bestehen die Güter in solchen, welche bei ihrem Eintreffen aus dem Auslande in dem Hafen, des Versendungs-Ortes zur unmittelbaren weiteren Abfertigung nach einem andern Hafen mit Niederlagsrecht deklarirt wurden (§. 17. Fall. c.), so werden sie auf allgemeine Revision abgefertiget. In diesem Falle können Berichtigungen der ursprünglichen Angaben in Ansehung der Gattung der Waaren, ebenso, wie dieses nach §. 16. im ersten Freihafenorte zulässig ist, auch im weiteren Bestimmungsorte eintreten.

§. 31. Werden die Güter, welche abgefertiget werden sollen, aus der Niederlage (§. 17. Fall c. u. f.) entnommen, so richtet sich das Revisionsverfahren nach den Vorschriften für diese Niederlage.

§. 266.

Waarenversendung auf dem Rheine und seinen Nebenflüßen von vereinsländischen Hafenplätzen nach dem Auslande.

§. 32. Unverzollte Waaren, welche auf dem Rheine oder seinen Nebenflüssen von vereinsländischen Hafenplätzen nach dem Auslande versendet werden, unterliegen der Abfertigung unter Begleitschein-Controle.

§. 33. Sind die Schiffe, in welchen die unter Begleitschein-Controle abzufertigenden Waaren versendet werden, nicht verschlußfähig eingerichtet, so tritt in der Regel Colliverschluß und hiernächst beim Ausgangs-Amte die Revision der Ladung und die Abnahme des Verschlusses ein.

Bei der Bergfahrt kann ausnahmsweise, statt des Colliverschlusses, Personalbegleitung bis zum Ausgangs-Amte zugestanden werden, wenn die Ladung lediglich aus unverzollten Waaren besteht. Das Ausgangsamt erledigt alsdann den Be-

gleitschein auf die Bescheinigung der Begleitungsbeamten, daß die Ladung unverändert zur Grenze gelangt und über dieselbe ausgegangen sei. Eine Revision der Ladung findet bei dem Grenzausgangsamte nur in so fern statt, als gegründete Veranlassung zu einer Untersuchung wegen Uebertretung der Zollgesetze vorliegen sollte.

Wenn ausnahmsweise, statt des Colliverschlusses, Personalbegleitung eintritt, so dürfen Beiladungen von Gegenständen des freien Verkehrs auch auf der Fahrt nicht stattfinden.

§. 34. Sind die Schiffe, in welchen unter Begleitschein, Controle abzufertigenden Waaren versendet werden, verschlußfähig eingerichtet, so tritt Verschluß derselben ein.

Eine Beiladung von nicht colliweise verschlossenen Gegenständen des freien Verkehrs innerhalb des verschließbaren Raumes, in welchem sich die ausländischen Waaren befinden, ist nur unter der Bedingung zulässig, daß jene ihre Eigenschaft als Gegenstände des freien Verkehrs verlieren, die der unverzollten ausländischen Waaren annehmen, und hiernach das Erforderliche, unter Hinweisung auf das Manifest, im Begleitscheine bemerkt wird.

Ausser dem Raumverschlusse der unverzollten Güter, können Güter des freien Verkehrs beigeladen werden, ohne daß sie ihre Eigenschaft als Gegenstände des freien Verkehres verlieren.

Das Ausgangsamt beschränkt sich auf Recognition und Abnahme des Verschlusses, und erledigt hierauf hin den Begleitschein.

§. 35. In allen übrigen Fällen der Versendung unverzollter Waaren vom Freihafenplatze nach dem Auslande, so wie in allen Fällen, der Versendung unverzollter Waaren von anderen Hafenplätzen nach dem Auslande, erfolgt die Abfertigung nach den allgemeinen Regeln der Zollordnung.

§. 267.

Waaren-Ein- u. Ausgangmittelst der Dampf-Schiffe.

§. 36. Beim Eingange von Dampfschiffen, welche auf den vereinsländischen Theile des Rheins oder eines seiner Nebenflüsse zum Transporte zollpflichtiger Waaren dienen, hat der Schiffsführer über die jeweilige Ladung an solchen Waaren dem Grenzeingangsamte eine Deklaration nach den Vorschriften der Zollordnung zu übergeben. Auf den Grund dieser Deklaration findet, in so fern die Dampfschiffe mit verschlußfähigen Laderäumen versehen sind, die Abfertigung in der Art statt, wie sie unter die Schiffsverschluß gesetzten Ladungen in den §§. 4, 7, 10, 11, 12, 13, Nro. 3, 14, 17 und 18 der gegenwärtigen Vereinbarung vorgeschrieben ist. Für Passagiergut und für die ausser den Laderäumen befindlichen Waaren, desgleichen für Dampfschiffe verschlußfähige Laderäume tritt die gewöhnliche zollordnungsmäßige Abfertigung ein.

§. 268.

Allgemeine Bestimmungen.

§. 37. Die unter Personalbegleitung oder Schiffsverschluß fahrenden Schiffe sollen auf der Fahrt am Tage durch eine eigenthümliche Flagge, in der Nacht aber durch eine helleuchtende Laterne kenntlich gemacht werden.

§. 38. Die Ausfertigung der Begleitscheine, so wie die Anlegung des zollamtlichen Verschlusses geschieht in allen Fällen des Transportes unverzollter Waaren auf dem Rheinkreise und dessen Nebenflüssen ganz kostenfrei.

§. 39. In allen Fällen der Abfertigung mittelst Begleitscheins zum Transporte auf dem Rheine oder dessen Nebenflüssen, können die Schiffsführer Begleitscheins-Extrahenten sein, und dies auch alsdann, wenn noch besondere Waaren-Disponenten vorhanden sind.

§. 40. Nur diejenigen Schiffer, welche des Schleichhandels, nach Art. 41. der Rheinschifffahrts-Convention, überwiesen sind, bedürfen als Begleitschein-Extrahenten einer besondern Sicherstellung der Zollgefälle durch Pfand oder Bürgschaft.

§. 41. Es werden Maaßregeln getroffen werden, um die Einrichtung des Schiffverschlusses bei den auf dem Rheine und dessen Nebenflüssen zum Waarentransporte dienenden Fahrzeugen möglichst zu erleichtern.

§. 42. Was in gegenwärtiger Vereinbarung von Freihafenplätzen gesagt ist, findet auf alle unmittelbar am Rheine gelegenen Hafenorte Anwendung, in denen sich ein Hauptzoll- oder Hauptsteueramt mit Niederlagrecht befindet, oder von der betreffenden Regierung errichtet wird, und welche von der letztern zu Freihäfen erklärt werden.

§. 269.

Anleitung zum Verschluß der Schiffe.

Diejenigen Schiffer, welche wünschen, daß ihnen bei dem Transporte der unter Zollcontrolle stehenden Waaren auf dem Rheine und dessen Nebenflüssen die Begünstigung der Abfertigung unter Schiffsverschluß zu Theil werde, haben folgende Vorschriften zu beobachten:

§. 1. Bei dem mit einem Ruff oder einer über dem Schiffsraume angebrachten Schifferwohnung versehenen Schiffen ist im Innern des Schiffraumes, genau in der Mitte jeder Balkenlage, eine durch die ganze Schiffsbreite reichende Latte oder ein eisernes Band mittelst guter Schrauben, oder an der Oberseite vernieteter Nägel an jeder einzelnen Diele des Deckbodens und dem Gangbord von unten nach oben zu befestigen, also daß keine Stelle des Deckbodens von oben oder vom Innern des Ruffs aus oder abgenommen werden kann, ohne sichtbare Spuren von Beschädigung der Befestigung im Innern des Schiffraumes zu hinterlassen.

§. 2. Die Seitenwände des Ruffs oder der Schifferwohnung, die den Laderaum begrenzen und durchgängig da bestehen, wo die Ladelucken und die Tonnen angebracht sind, ferner die Ausschlußwände der Schiffsbehälter an den Vorder- und Hintertheilen der Schiffe, oder nur an einem dieser Theile (von den Oberländern Hinter- und Vorderblech, von den Holländern Voorronder und Agterronder genannt), müssen mit

regelmäßigen Bretterverkleidungen versehen, und diese auf die im §. 1. bezeichnete Weise versichert werden.

§. 3. Da, wo in den Vorder- und Hinterblechen zu den Waarenräumen führende Thüren und Lucken sich vorfinden, sind diese durch Uebernagelung einer Latte von Innen zu verschließen, oder wenn dieselben nach dem Blech zu offen gehen, derjenigen steuerlichen Verschlußanlage zu unterwerfen, wovon im §. 7. die Rede sein wird.

§. 4. Die fast bei allen Rheinschiffen von jeder Bauart unter den Tennen angebrachten, von den Laderäumen durch Boden und Seitenwand getrennten Behälter (Läufchen genannt), welche theils zum Aufenthalt der Matrosen, theils zur Aufbewahrung der Schiffsgeräthschaften dienen, müssen vom Waarenraum aus, mit Latten oder eisernen Bändern, welche nach §. 1. zu befestigen, belegt werden.

§. 5. Nach dem Laderaum hin, darf auch in den unter den Tennen befindlichen Segelbehältern nicht die mindeste Oeffnung bestehen.

§. 6. Bei den mit einem Ruff versehenen Schiffen müssen die Läden der zu den Waarenräumen führenden Luken aus gefugten, festgearbeiteten ganzen Klappen bestehen. Wo diese an die festen Seitenwände anschließen, sind an den letzteren, so wie an allen Seiten der Klappen, eiserne Ringe zu befestigen, deren Krampen nach der Ladenraumseite umgenietet sind.

Wo, nach angelegten Verschlusse, die Umnietung, und mithin der Ring, ohne sichtliche Spur zurückzulassen, von außen gelöset und wieder fest gemacht werden könnte, soll der den Ring haltende Krampen eingeschraubt, die Schraube von der zugänglichen Seite mit einer in das Holzwerk eingelassenen Mutter versehen, und diese Mutter mit einem Siegel verdeckt werden.

Tritt der Fall ein, daß die Ladeluken durch Abnahme eines Theils der Ruffbedachung sich vergrößern lassen, so ist auch dieser Theil in vorgedachter Weise zum Verschluß einzurichten.

§. 7. Die in Schiffen jeder Bauart noch auffer den Tennen vom Verdeck aus vorkommende Ladeluken sollen an zwei sich gegenüber befindlichen Seiten des mittleren Durchschnitts der Luken mit an die festen Schiffstheile angeschlagenen, vom Waarenraume aus umgenieteten eisernen Augen versehen sein, in welchen ein über die Luken hinwegführendes eisernes Band paßt. Dieses Band soll auf der untern Seite mehrere drei Zoll lange Zähne haben, um mit letztern in die dazu in den Deckstücken angebrachten Löcher einzugreifen und das Vorschieben der Deckstücke zu verhindern.

§. 8. Die Tennen müssen in ihrer ganzen Größe, doch mit Ausschluß derjenigen Theile, wo die Oeffnung der zum Gebrauche des Schiffers bestimmten und vom Waarenraume her bereits versicherten Behälter sich befinden, mit einem festen möglichst ungestückten, getheerten Deckkleide bedeckt sein.

Wo eine Naht unvermeidlich ist, muß dieselbe durch Umschlag nach der unten zu legenden Seite des Deckkleides so eingerichtet sein, daß eine Oeffnung und Wiederverschließung von der oberen Seite sich nicht ausführen läßt, oder die Naht durch Bleiverschluß gesichert werden.

Die Säume dieser Bekleidung sind mit Schnurlöchern zu versehen, durch welche eine aus einem Theile bestehende einen halben Zoll starke Kordel in der Art zu ziehen, daß solche schlangenmäßig bald in einem Schnurloch, bald in eiserne Ringe greift.

Diese gemäß §. 6. zu befestigenden Ringe sind in Entfernungen von je zwei Fuß nicht nur an dem Gangbord resp. festem Deckboden des Schiffes, sondern auch, und zwar in Entfernungen von je ein Fuß, an denjenigen festen Schiffstheilen anzubringen, welche an die Lucken und an die Kopfenden der losen Deckbretter sich anschließen. Sind diese an den Kopfenden der Tennen befindlichen Schiffstheile lösbar, so soll die Einrichtung mit den Ringen auch an den Fugen angebracht und die Schnur nicht nur zur Verhinderung der Lösung der

Decksteine, sondern auch zur Verhinderung der Abnahme der Giebelstücke angelegt werden.

Es muß vom Schiffer bei der Verschlußanlage jederzeit darauf Bedacht genommen werden, daß beide Enden der Kordel zuletzt zusammen kommen, damit die Verwendung von mehr als einem Bleie nicht nöthig werde.

§. 9. Bevor nach vorstehenden Bestimmungen die Einrichtung zur Verschlußanlage von den Schiffern getroffen wird, haben solche der Zollbehörde:

a. eine Zeichnung ihres Schiffgefäßes im inneren Längen-Durchschnitte,

b. eine genaue Deklaration sämmtlicher zur Aufnahme der Waaren bestimmten Räume, mit Angabe jeder einzelnen dahin führenden Oeffnung,

c. eine Beschreibung der übrigen unter Deckung liegenden Räume des Ruffs und des innern Schiffes, welche nicht zur Waarenaufnahme, sondern zur Wohnung und allen sonstigen Privatzwecken der Schiffsbewohner bestimmt sind,

zu übergeben.

§. 10. Nachdem der Vorschrift im §. 9. genügt worden, ordnet die Zollbehörde, unter Zuziehung des Schiffers und eines Schiffbaumeisters, Localbesichtigung an, setzt dabei dasjenige fest, was von Seiten des Schiffers zur Bewirkung der Verschlußfähigkeit seines Schiffgefäßes einzurichten ist, und nimmt davon vorläufig Notiz.

§. 11. Ist die Einrichtung vollendet, und darüber der Zollbehörde Anzeige gemacht, so findet eine deßfallsige Untersuchung unter Zuziehung eines Schiffsbaumeisters statt. An den bleibend verschloßenen Theilen des inneren Waarenraumes werden, Behufs Sicherung derselben gegen willkührliche Abänderungen, Bleie oder Siegel angelegt, und es wird demnächst über das Eine und Andere eine, an die Erklärung §. 9. sich anschließende, genau beschreibende Verhandlung aufgenommen, welche der Schiffer und der Schiffsbaumeister mit unterschrieben, und wovon ein Exemplar auf dem Schiffe an einer be-

stimmten Stelle niederzulegen ist, damit die betreffenden Hauptämter bei der Passage des Schiffes davon jederzeit Einsicht nehmen können.

Begleitschein
über ausländische Waaren, von welchen der Eingangszoll nicht erhoben ist.

Der Schiffer N. N., wohnhaft zu N. N., meldete heute dem unterzeichneten Amte die in der angestempelten Deklaration Nr. vom ten 184 verzeichnete Ladung ausländischer Waaren in dem von ihm geführten Schiffe, genannt N. N., mit dem Begehren an, dieselbe auf das Hauptamt N. N. unter Begleitungsschein

Controle und unter { Raumverschluß seines dazu vorschriftsmäßig eingerichteten Fahrzeugs / Personalbegleitung }

zur ordnungsmäßigen weiteren Behandlung abzufertigen.

Diesem Begehren entsprechend ist { das Schiff unter Raumverschluß genommen / Personalbegleitung angeordnet } worden.

Der N. N. übernimmt aus diesem, von ihm verlangten Begleitscheine die Verpflichtung, die in der angestempelten Deklaration verzeichneten Waaren in der angegebenen Gattung und Menge mit gegenwärtigen Begleitscheine bis zum ten 184 bei dem Hauptamte N. N. unverändert, unter Beobachtung der für den Waarentransport { unter Schiffsverschluß / unter Personalbegleitung } auf dem Rheine und dessen konventionellen Nebenflüssen bestehenden Vorschriften zur Revision zu stellen oder stellen zu lassen, ingleichen für den Betrag des Eingangszolls von den gedachten Waaren den in dem §. 13. der Vereinbarung wegen Behandlung des Gütertransports und der Waarenabfertigun-

gen auf dem Rhein und dessen Nebenflüssen enthaltenen Bestimmungen gemäß, zu haften.

Diese Verpflichtungen erlöschen nur dann, wenn durch das Hauptamt N. N. bescheinigt ist, daß jenen Obliegenheiten völlig genügt sei.

Acceptations-Formel des Begleitschein-Extrahenten.

Ich übernehme diesen Begleitschein und mit demselben vorstehend angegebene Bedingungen.

Emmerich, den

N. N.

Emmerich, den

Königl. Preußisches Hauptzollamt.

Aemtliche Vermerke

über Diensthandlungen, welche in besonderen Fällen auf der Fahrt nach dem Bestimmungsorte der Schiffsladung vorgenommen werden, unter Angabe der wichtigeren Momente dieser Fälle, nämlich:

1) in Fällen nothwendiger Leichterungen von Schiffen, welche unter Raumverschluß abgelassen worden sind:
   a) über die amtliche Lösung und Abnahme des Verschlusses;
   b) über den Umfang der Leichterung mit Hinweisung auf die der Deklaration beizufügende Anmerkungen und über die Beaufsichtigung der Ueberladung;
   c) über die Zurückladung der Waaren aus Leichterschiffen in das Hauptschiff und deren Beaufsichtigung;
   d) über die amtliche Wiederanlegung des Verschlusses;
2) in Fällen nothwendiger Leichterungen von Schiffen, welche unter Personalbegleitung abgelassen worden sind:

a) über den Umfang der Leichterung, wie 1. b.;
b) über die Zurückladung der Waaren, mit 1. c.;

3) in Fällen der Ueberladungen von Bord zu Bord, oder von Leichterungen bei dem Uebertritte aus dem Rheine in den Main oder Neckar,
über die vorschriftsmäßigen Abfertigungen am Punkte der Ueberladung;

4) in Fällen, wo zur Abwendung von Unglücksfällen, ohne vorgängige Anzeige bei einer Zollstelle, die Lösung des Verschlusses vorgenommen wird, oder sonst eine Verletzung des Verschlusses erfolgt;
über die erfolgte Revision, wenn eine solche stattgefunden, und über die Wiederanlegung des Verschlusses mit Hinweisung auf die vorgeschriebene besondere amtliche Verhandlung.

Erledigungs-Bescheinigungen.

1) Der Begleitschein ist abgegeben	am 12. Jänner 1842, solches bescheinigt der zeitige Vorsteher des Amts N. N. Ober-Inspector.
2) Derselbe ist eingetragen	im Begleitschein-Empfangs-Register Blatt Nr. . . . Dieses bescheinigen der Registerführer und N. N. Hauptamts-Assistent
3) Revisionsbefund a) in Betreff des Verschlusses	wie im Begleitschein angegeben und unverletzt.
b) in Bezug auf Gattung und Menge der Waaren	wie aus dem in der Declamation angegebenen Resultate ersichtlich, nach Anzahl, Zeichen und Nummer der Colli mit dem Inhalte der Deklaration übereinstimmend.

Die Richtigkeit bescheinigen

N. N. N. N.

Hierauf bescheinigt das unterzeichnete Amt, daß vorstehender Begleitschein vollständig erledigt ist.

N. N. D.

Hauptsteueramt.

N. N. N. N.

Ober-Inspector. Hauptamts-Verwalter.

N. N.

Hauptamts-Controleur.

Ausschr. d. k. Minist. d. Hauses u. d. Aeussern v. 23. Dez. 1831.
K. b. Regs. Bl. 1841. Nr. 53. S. 1207—1244.

XVI.

Transport von arsenikalischen und andern metallischen Giftstoffen auf dem Rheine.

§. 270.

Vorschriften

§. 1. Bei Versendung von Arsenik, Queckſilber-Präparaten, Bleizucker und Grünspan sollen an und auf dem Rheinstrome folgende Vorsichtsmaßregeln angewendet werden.

§. 2. Arsenik (nämlich Arsenikmehl, gelber Arsenik, Reagal, Scherben-Kobald) darf nur in Fässern oder Kisten verpackt werden. Die Fässer müssen von gutem Holze sein, mit wenigem Bruche, scharf zusammengebunden und gänzlich ausgetrocknet, auch muß jedes Faß, wenn es nicht über zwei Zentner faßt, mit vierzehn hölzernen Reifen gesichert werden. Inwendig sind die Fässer mit starker Leinwand durch einen aus Schwarzmehl und Tischlerleim gekochtem Kleister zu verkleben.

Ist die Verpackung in Kisten geschehen, so müssen diese vom starken Holze völlig dicht gefertigt, mit Reifen versehen und inwendig, gleich den Fässern, mit Leinwand verklebt sein.

§. 3. Auf jedem Collo muß mit leserlichen Buchstaben in schwarzer Oelfarbe das Wort: „Arsenik-Gift," angebracht sein, unter welcher Bezeichnung es auch im Manifeste aufgeführt sein muß.

§. 4. Die Ladung muß von einem Zeugnisse der Polizeibehörde des Absendungsorts: daß bei der Verpackung die obige Vorschrift (§. 2.) befolgt worden, begleitet sein, und der Schiffer darf sie nur annehmen, wenn sie ihm von der Hafenpolizeibehörde des Absendungsortes überwiesen wird, die sich vorher genau zu überzeugen hat, daß die Verpackung keine äusserlich erkennbare Beschädigung erlitten hat, auch die Bezeichnung (§. 3.) vollständig ist.

§. 5. Bei Versendung von Queckfilber-Präparaten (namentlich dem ätzenden Sublimat, dem weißen und rothen Präzipitat), ferner bei Bleizucker und Grünspan, sind die Schiffer ebenfalls verpflichtet, die Ladung nur anzunehmen, wenn sie von der Hafenpolizeibehörde ihnen übergeben wird, welche zuvor die Beschaffenheit eines jeden Collo sorgfältig zu untersuchen hat. Auch sind diese Waaren in den Manifesten unter ihren eigenthümlichen Benennungen aufzuführen, und dürfen nicht unter allgemeinen, z. B. „Material-Waaren," inbegriffen werden.

§. 6. Größere Transporte der in den §§. 2. u. 5. genannten Waaren, worunter auf dem Oberrheine ein Quantum von mindestens 50, auf dem Mittel- und Niederrheine von mindestens 100 Zentnern verstanden wird, sollen in besondern Schiffen geführt werden.

Kleinere Quantitäten können zwar mit andern Gütern in das nämliche Fahrzeug aufgenommen werden, jedoch ordnet die Polizeibehörde des Absendungshafens die Art und Weise der Absonderung dieser Giftstoffe von der übrigen, in dem nämlichen Fahrzeuge befindlichen Ladung an, und vermerkt dieß im Manifeste.

Insbesondere ist hiebei auf Entfernung solcher Gegenstände Rücksicht zu nehmen, welche mittelbar oder unmittelbar als Nahrungsmittel dienen.

§. 7. Bei der Ein- oder Ausladung dürfen die in Rede stehenden Waaren nicht länger als drei Tagesstunden, niemals aber während der Nacht im Freien lagern.

§. 8. Schiffer, welche eine Ladung annehmen, die ihnen nicht von der Hafenpolizeibehörde überwiesen worden (§§. 4. u. 5.) oder das Manifest nicht richtig abfassen (§§. 3. u. 5.), oder die Vorschriften wegen alleiniger Verladung nicht befolgen (§. 6.), endlich über die gesetzte Zeit hinaus die Waare bei der Einladung liegen lassen (§. 7.), verfallen in die durch die Gesetze des respectiven Uferstaates für derartige Uebertretungen verhängten Strafen.

§. 9. Den Rheinzoll- und Hafen-Polizeibeamten liegt die Handhabung dieser Verordnung ob. Sie haben die Schiffer, welche sie übertreten, nicht nur den Rheinzollgerichten anzuzeigen, sondern auch zur Verhütung von Schaden die sofortige Abstellung des Mangels bei eigener Verantwortung für Rechnung des Schuldigen zu bewirken. Gegen Versender, welche die Waaren unter unrichtigen Namen aufgeben, wie gegen Bezieher, welche sie über die gesetzte Zeit (§. 7.) am Ufer liegen lassen, haben sie nicht minder gehörigen Orts die Bestrafung einzuleiten.

Ausz. a. d. Ausschr. d. kgl. Minist. d. Hauses u. d. Aeussern v. 7. Dez. 1839.

Kgl. Kr.-Int.-Bl. 1839. Nr. 50. S. 987.

XVII.

Vorsichtsmaßregeln bei Transportirung gefährlicher Gegenstände.

§. 271.

Aufsicht auf die Schießpulver-Transporte durch Fuhrleute und Schiffer.

Zur Sicherung der Personen und des Eigenthums gegen Gefahren bei Transportirung des Schießpulvers wurde Nachstehendes angeordnet:

I. Jeder Fuhrmann und Schiffer, welcher Schießpulver verführt, ist verpflichtet, die zur Verhütung der Entzündung desselben nöthige Vorsicht anzuwenden, und zu diesem Ende

1) Pulver nur in sorgfältiger, das Ausstreuen verhindernder Verpackung, auf deren Aussenseite der Inhalt als Schießpulver bezeichnet ist, zur Fracht zu übernehmen;
2) dasselbe fern von Eisen und mit Stroh umwunden, fest zu laden;
3) gleichzeitig mit Schießpulver auf demselben Wagen oder Schiffe niemals Stoffe oder Fabrikate zu laden, welche sich von selbst entzünden können.

II. Beträgt eine Ladung Schießpulver, welches zu Land verführt wird, über 10 Pfund, so ist der Fuhrmann gehalten,

1) die Auf- und Abladung nur bei Tage, und zwar unter Anwendung der gehörigen Vorsicht zu bewerkstelligen;
2) loses Pulver nur dann zu übernehmen, wenn dasselbe in Säcken aus Zwilch, Gradl oder Leder verwahrt ist, und diese Säcke wieder in hölzernen Behältnissen ohne Nägel von Eisen verpackt sind, die eben erwähnten hölzernen Behältnisse aber mit Strohbändern zu umwinden und auf einer Strohunterlage fest zu laden;
3) auf dem Wagen ein schwarzes Fähnchen aufzustecken;
4) des Tabakrauchens bei dem Wagen sich zu enthalten;
5) stets nur im Schritte zu fahren;
6) zur Nachtszeit in der Nähe des Wagens einer Hornlaterne mit Wachslicht sich zu bedienen;
7) an keiner Schmiede oder sonstigen offenen Feuerwerkstätte anzuhalten, und
8) dem mit Pulver befrachteten Wagen Tag und Nacht nicht unbewacht, oder nur unter sicherm Verschlusse aufbewahrt zu belassen;

III. Beträgt die Ladung über einen Zentner, so hat der Fuhrmann nebstdem

1) bewohnte Orte, wo möglich, zu umfahren;
2) bei Tag und Nacht stets ausserhalb bewohnter Orte anzuhalten, und den mit dem Schießpulver befrachteten Wagen ausserhalb des Orts in einer Entfernung von wenigstens 150 Schritten von bewohnten Gebäuden stehen zu lassen und zu bewachen.

IV. Schiffer sind gehalten, nebst den unter Ziffer I. erwähnten Vorsichtsmaßregeln

1) wenn sie über zehn Pfund Schießpulver geladen haben, eine schwarze Wimpel aufzustecken, und
2) wenn nicht das Pulver in einem angehängten Nachen nachgeführt wird, das Tabakrauchen auf dem Schiffe

zu unterlassen, und auf dem Schiffe weder Feuer, noch unverwahrtes Licht zu brennen;

3) Dampfschiffen und solchen Schiffen, auf welchen Feuer brennt, wo möglich ober dem Winde auszuweichen, endlich

4) wenn die Ladung über einen Zentner beträgt, stets nur in möglichster Entfernung von bewohnten Gebäuden anzuhalten und zu landen.

V. Dampfschiffen ist jede Verführung von Schießpulver als Fracht untersagt, desgleichen Dampfwägen.

VI. Wer einen mit Schießpulver befrachteten, durch die schwarze Fahne kennbaren Wagen begegnet, hat demselben auszuweichen, und sich während seines Vorüberfahrens des Tabakrauchens und jeder sonstigen feuergefährlichen Handlung zu enthalten. Fuhrwerke und Reiter sind gehalten, während des Ausweichens im Schritte sich zu bewegen.

Ingleichem haben Schiffer den mit Pulver befrachteten Schiffen wo möglich unter dem Winde auszuweichen und sich während des Vorüberfahrens des Tabakrauchens und anderer feuergefährlicher Handlungen zu enthalten.

VII. Uebertretungen der in dieser Verordnung enthaltenen Anordnungen, werden mit Geldbußen von 1 — 50 fl. oder mit Polizeiarrest bis zu 10 Tagen bestraft.

Kgl. Allerh. Verordg. v. 1. Mai 1841.
Kr.-Int.-Bl. 1841. Nr. 16. S. 309 — 314.

XVIII.

Vorbeifahren der Dampf- und Segelschiffe an einander und sonstiges Verhalten derselben und der Flöße am Rheine.

§. 272.

Vorschriften Auf den Grund des Beschlusses der Central-Commission für die Rheinschifffahrt vom 27. Juli 1833 und im Einver-

nehmen mit den übrigen Uferstaaten des II. Rheinaufsichts-bezirkes wurde zur Verhütung von Unglücksfällen für das bayer'sche Stromgebiet verordnet, wie folgt:

Art. 1. Wenn auf dem Rheine zwei Dampfschiffe einander begegnen, so soll das stromaufwärtsfahrende Dampfschiff überall, wo es das Fahrwasser zuläßt, das linke Rheinufer, das stromabwärtsfahrende Schiff aber, so viel thunlich, das rechte Rheinufer halten.

Art. 2. Wenn ein Dampfschiff stromaufwärts, an einem andern, ebenfalls aufwärtsfahrenden Dampfschiffe vorbeifahren will, so hat das Schiff, welches vorzufahren beabsichtiget, durch Aufhissen einer blauen Flagge bis halben Mast und durch fünf Schläge auf die Glocke dem vorfahrenden Schiff ein Zeichen zu geben, worauf sich dieß letztere auf der Seite des Stromes, wo es sich gerade befindet, so weit dem Ufer nähern muß, als dieß das Fahrwasser zuläßt. Das vorbeifahrende Schiff hingegen nimmt die entgegengesetzte Wasserseite in möglichster Entfernung von dem andern Schiffe.

Befindet sich aber das vorfahrende Schiff in der Mitte des Stromes, dann weicht dieses so viel möglich nach der linken Ufer-Steuerbordseite — aus, und das vorbeifahrende Schiff richtet seinen Lauf nach der rechten Ufer-Backbordseite — ebenfalls so viel das Fahrwasser dieß zuläßt.

Art. 3. Wenn ein Dampfschiff stromabwärts an einem ebenfalls stromabwärtsfahrenden Dampfschiff vorbeifahren will, so hat ersteres die im vorstehenden Artikel vorgeschriebenen Zeichen zu geben, worauf das vorfahrende Schiff, so viel es das Fahrwasser erlaubt, das linke Ufer — Backbordseite — halten muß, um das vorbeifahrende Schiff zwischen sich und dem rechten Ufer vorbeizulassen.

Art. 4. Die im Art. 2. u. 3. berührte Vorbeifahrt ist jedoch nur an solchen Stellen, wo das Fahrwasser das Ausweichen ohne Gefahr zuläßt und nur dann erlaubt, wenn das Schiff, welches vorbeifahren will, unbezweifelt schneller als

das vorfahrende Schiff zu fahren vermag, und auch schneller fahren will.

Art. 5. Alle stromaufwärtsfahrenden Dampfschiffe müssen den ebenfalls stromaufwärtsfahrenden Segelschiffen an der entgegengesetzten Seite der Leinpfade vorbeifahren.

Wenn diese Vorbeifahrt an einer andern Stelle geschehen soll, wo das Fahrwasser so eng ist, daß, um diese Vorbeifahrt zu bewirken, das Segelschiff ausweichen muß, so soll das Dampfschiff seine Absicht, vorbeizufahren, durch die im Art. 2. vorgeschriebenen Zeichen zu erkennen geben. Auf dieses Zeichen soll das Segelschiff so viel auf die Leinpfadseite beilegen, als das Fahrwasser dieß gestattet, wogegen das Dampfschiff so viel thunlich an der entgegengesetzten Seite vorbeizufahren hat.

Wenn durch ausserordentliche Fälle das Dampfschiff genöthiget ist, seinen Lauf zwischen dem Segelschiffe und dem Leinpfade fortzusetzen, so hat das Segelschiff auf das erste Zeichen die Leine fahren zu lassen und den Paß frei zu geben.

Art. 6. Wenn die stromabwärtsfahrenden Segelschiffe ohne Gebrauch der Segel sich der Strömung überlassen, und das Thalwasser inne halten, und es dann an den erforderlichen Mitteln fehlt, gehörig ausweichen zu können, so ist es den Dampfschiffen überlassen, diejenige Uferseite zu wählen, welche sie am geeignetsten erachten, um an den zu Thal fahrenden Segelschiffen vorbeizufahren.

Ausgenommen hievon sind jedoch diejenigen Stellen, für welche hier unten besondere Bestimmungen erlassen sind.

Art. 7. Wenn aber ein Segelschiff mit angeschlagenen Segeln oder mit Rudern zu Thal fährt, so hat es den zu Berg fahrenden Dampfschiffen überall nach dem rechten Ufer hin — auszuweichen, und zwar so viel, als dieß das Fahrwasser zuläßt, damit das Dampfschiff an der entgegengesetzten Seite der Leinpfade ausweichen kann.

Muß aber das Dampfschiff überall das rechte Ufer halten, so hat es die im Art. 2. vorgeschriebenen Zeichen zu

geben, worauf das Segelschiff, so viel möglich, dem linken Ufer sich zu nähern hat.

Art. 8. Wenn die zu Thal fahrenden Dampfschiffe den zu Berg fahrenden Segelschiffen begegnen, so haben die Dampfschiffe immer möglichst die entgegengesetzte Seite des Leinpfades zu halten. Die Segelschiffe haben dagegen, so viel thunlich, auf dem Leinpfadufer beizulegen.

Art. 9. Abgesehen von den vorbezeichneten Fällen, müssen die Schiffsführer (Kapitaine) jedesmal, wenn die Fahrt der Dampfschiffe den kleinern Fahrzeugen Gefahr droht, die Glocke anziehen lassen, oder mit dem Sprachrohre rufen, damit solche Fahrzeuge noch zeitig genug ablenken können. Im Nothfalle muß der Lauf der Dampfschiffe ermäßiget oder ganz eingestellt werden, bis diese kleinen Fahrzeuge ausser Gefahr sind.

Zu den hier besprochenen kleinern Fahrzeugen werden alle jene gerechnet, die nicht über zehn Lasten (400 Zentner) Ladungsfähigkeit besitzen.

Art. 10. Die Dampfschiffe geben an denjenigen Orten ihrer Vorüberfahrt, resp. ihrer Ankunft, wo sie an die Landungsbrücke anzulegen, oder im Strome anzuhalten gedenken, um Reisende oder Waaren abzusetzen oder einzunehmen, ihre Annäherung durch Läuten mit der Schiffsglocke zu erkennen.

Art. 11. An den Orten, wo für die Dampfschiffe eigens angestellte Kahnführer sind, wird von dem ankommenden Dampfschiffe, sobald es des Ortes ansichtig wird, die Signalflagge aufgehißt, wenn es Personen oder Güter an den Kahnführer abgeben will.

Das Zeichen gilt als Aufforderung für den Kahnführer, sich dem Dampfschiffe zu nähern.

Wollen Reisende oder Waaren durch diese Kahnführer auf das Dampfschiff gebracht werden, so ist auf dem Kahne gleichfalls eine Signalflagge aufzustecken; bei Nacht oder während des Nebels bestehen die vorbesprochenen Signale der

Dampfschiffe und der Kähne statt in Flaggen in blauen Laternen.

Der Kahn darf sich dem Dampfschiffe nicht eher nähern, als bis des letztern Räder stille stehen und der Dampf abläßt, und die Räder dürfen nicht eher wieder in Bewegung gesetzt werden, als bis der Kahn wieder zehn Schritte vom Dampfschiffe entfernt ist.

Jeder dieser Kähne muß wenigstens von zwei starken schifffkundigen Männern geführt und mit allen Vorrichtungen und Geräthen zu diesem Dienste versehen sein.

Die Dampfschifffahrts-Unternehmer dürfen nur solche in ihre Dienste nehmen, welche sich durch ein Zeugniß des ihnen vorgesetzten Bezirksamtes (Land-Commissariats) auszuweisen vermögen, daß sie

1) einen vollkommen tauglichen Kahn, nebst dazu gehörigen Geräthschaften besitzen (die Personenzahl, welche dieser Kahn aufzunehmen fähig ist, muß in diesem Zeugnisse bemerkt sein) und

2) schiffskundige Personen von gutem Leumunde sind.

Ein solches Zeugniß muß alljährlich aufs Neue beigebracht werden.

Art. 12. Die Unternehmer von Dampfschiffen müssen die Grenzen der Fahrt überall, wo es nöthig ist, mit Signalstangen bezeichnen, und diese Maßregel muß so oft erneuert werden, als eine Aenderung der Fahrbahn eintritt.

Wenn die Fahrt Nachts oder bei Nebel stattfindet, so müssen die anerkannt schwierigen Stellen an passenden Punkten des Ufers durch Signalfeuer angedeutet werden. Diese Feuer sind wenigstens eine Viertelstunde vor der Ankunft der Schiffe anzuzünden, und sie dürfen nur nach der Durchfahrt ausgelöscht werden.

Die Holzflößer, welche durch das Flößen Signalstangen entfernen, sind gehalten, solche augenblicklich wieder herzustellen; geschieht dieß nicht, so wird die Ergänzung der fehlen-

den Stangen auf ihre Kosten angeordnet, abgesehen von der Strafe des Zuwiderhandelns gegen diese Verordnung.

Art. 13. Jedes Schiff, welches bei Nacht und Nebel fährt, soll von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang bei der Bergfahrt mit zwei brennenden Laternen von weißem Glase seitwärts am Maste und übereinander versehen sein, bei der Thalfahrt aber noch eine dritte brennende Laterne mit rothem Glase auf halbem Maste führen. Bei nebeliger Witterung wird der Schiffsführer (Capitaine) aufferdem von fünf zu fünf Minuten Zeichen durch sieben Schläge auf die Glocke geben lassen.

Art. 14. Jedes Schiff, welches bei Nacht oder Nebel auf dem Strome an irgend einer Stelle vom Ufer entfernt, oder dort, wo gewöhnlich keine Schiffe zu halten pflegen, oder in der Nähe von Brücken, wo die Dampfschiffe anfahren, vor Anker liegt, muß mit einer brennenden Laterne am Maste oder in Ermangelung eines solchen an einer sichtbaren Stelle des Verdeckes versehen sein.

Art. 15. Die Führer von Flößen sind verpflichtet, auf den des Nachts oder bei Nebel angelangten Flößen, an den beiden, dem Fahrwasser zunächst gelegenen Ecken des Floßes, auf erhabenen und überall sichtbaren Punkten brennende Laternen aufzustellen und zu unterhalten.

Art. 16. An folgenden Stellen der kgl. bayer. Stromstrecke ist bei dem Begegnen oder Vorüberfahren der Dampf- und Segelschiffe besondere Vorsicht anzuwenden, und es sollen die zu Berg gehenden Segelschiffe auf das von dem Dampfschiffe nach §. 5. des Reglements zu gebende Zeichen anhalten, bis letzteres vorüber ist, nämlich:

a. vor dem Kopfe des Bleßwerkes im Dachslander-Durchstiche;
b. vor der Bühne (Nr. 10.) im Knielinger-Durchstiche;
c. vor der Bühne (Nr. 1.) im Hochwald;
d. vor der Lusheimer Bühne, oberhalb Speyer;

e. am Schöpfwerk vor der Einmündung des Angehofer-Durchstiches; und

f. am Altripper-Ecke.

Art. 17. Wenn die Dampfschiffe jene Rheindurchschnitte befahren, welche ihre Normalbreite noch nicht erreicht haben, so sind sie gehalten:

a. durch Läuten der Glocke ihren Eintritt in die Mündung dieser Durchschnitte anzukünden,

b. die den Mündungen nahenden oder in der Ausfahrt begriffenen Schiffe auslaufen zu lassen, und

c. bei dem Begegnen beladener Schiffe im Durchschnitte nur mit äusserster Vorsicht und schwacher Dampfkraft vorbei zu fahren.

Art. 18. Wenn ein Dampfschiff zu Berg oder Thal ankommt, so soll die fliegende Brücke zu Speyer in der Regel auf das rechte Ufer ausweichen. Zu diesem Ende sollen die Dampfschiffe bei dem vorgedachten Punkte sieben Schläge auf die Glocke geben. Bei Nacht soll die gedachte Brücke zu Speyer stets auf dem rechten Ufer halten, und sie soll eine brennende Laterne am Maste haben, wenn besondere Umstände eine Ausnahme von dieser Bestimmung nöthig machen.

Die Dampfschiffe haben bei der Durchfahrt durch die Schiffbrücken und schon bei der Annäherung an dieselben zu Berg und zu Thal die Dampfkraft möglichst zu mindern.

Art. 19. Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen sollen mit einer Polizeistrafe von Einem bis Sieben Gulden, und nach Befund der Umstände, mit Gefängnißstrafe von einem bis fünf Tagen belegt werden, unbeschadet der civilrechtlichen Verpflichtung zum Ersatze des veranlaßten Schadens. Bei inländischen Schiffern, Führern der Dampfschiffe und Segelschiffe, oder Floß- und Steuerleuten, kann unter erschwerenden Umständen und namentlich in Rückfällen auffer der vorbestimmten Strafe, die Suspension auf bestimmte Zeit oder auch selbst die Einziehung des Patents erkannt werden.

Sind die Uebertreter dieser Verordnung aber Ausländer, so soll, nach Maßgabe des Art. 47. der Rheinschifffahrts-Convention vom 31. März 1831, der desfallsige Antrag, unter Anschluß der gepflogenen Verhandlungen, bei der betreffenden Territorialbehörde gestellt werden.

Art. 20. Die Vollziehung gegenwärtiger Verordnung liegt den einschlägigen kgl. Polizeibehörden ob. In Fällen, in welchen Suspension oder Einziehung eines Patents in Frage kommen kann, sind nach geschlossener Untersuchung die Akten von der betreffenden Behörde jedesmal der kgl. Kreisregierung zu Speyer zur Entscheidung vorzulegen. Im Uebrigen sind die allgemeinen, auf die Polizeistraffälle bezüglichen Verordnungen und gesetzlichen Bestimmungen auch hierauf anwendbar.

Ausz. a. d. Allerh. Verord. v. 13. August 1841.
Kgl. Reg. Bl. 1841. Nr. 38. S. 751—761.

XIX.

Strafbestimmungen zur Rheinschifffahrts-Convention zwischen Bayern, Baden, Hessen und Nassau.

§. 273.

Art. 1. Derjenige, welcher gegen folgende Bestimmungen der Rheinschifffahrts-Convention vom 31. März 1831 handelt, nämlich: Zusatz-Artikeln.

a. Art. 27., Abs. 1., 6. u. 7. lautend:

„Ein Schiffspatron oder Führer soll nicht eher eine „Waare einladen, oder wenigstens nicht eher von dem „Landungsplatze abfahren, als bis er darüber einen Frachtbrief oder Connaissement erhalten hat, woraus die Gattung, die Menge und der Empfänger der Waare ersichtlich ist."

„Wenn ein Theil der Ladung erst unterwegs zu der=
„selben hinzukommt oder durch Ausladung davon abgeht,
„so muß auch dieses auf dem Manifeste vermerkt und nöthi=
„gen Falls, wie das Hauptmanifest, bescheiniget werden."

„Der Schiffspatron oder Führer hat das in Rede stehende
„Manifest da, wo die Ausladung des Schiffes erfolgt,
„und unmittelbar nach dieser Ausladung, an die daselbst
„angestellten oder von dem Einnehmer des nächstgelegenen
„Zollamtes dahin gesandten Rheinzollbeamten abzugeben."

b. Artikel 28, 5tes a linea, 1r Satz, lautend:

„Auf gleiche Weise können Rheinzollbeamten, die sich
„am Bord eines Bootes oder Nachens mit der Flagge be=
„sagter Rheinzollverwaltung befinden, von jedem Schiffs=
„patron oder Führer — wo sie ihm auf dem Strome be=
„gegnen mögen — die Vorzeigung seines Manifestes for=
„dern."

c. Artikel 57, 1ter Absatz, lautend:

„Während der Fahrt darf der Schiffspatron oder Füh=
„rer seine Ladung nicht verlassen, widrigenfalls wird auf
„dessen Gefahr und Kosten, wenn auch kein Schaden hieraus
„entstanden sein sollte, wofür er auf jeden Fall verantwort=
„lich bleibt, das Schiff von den Rheinzollbeamten einem
„Setzschiffer anvertraut."

d. Artikel 58, 1ter Absatz, lautend:

„Allenthalben, wo wegen der Eigenschaften des Fahr=
„wassers, nach der Observanz oder den bestehenden Vor=
„schriften, die Lootsen oder die Steuerleute wechseln, ist der
„Schiffspatron oder Führer verbunden, einen andern Steuer=
„mann oder Lootsen an Bord zu nehmen, und soll, wenn
„er dieses versäumt, von den Rhein=Aufsichtsbeamten dazu
„angehalten werden."

e. Artikel 66, 1ter und 2ter Absatz, lautend:

„Die Flößer sind schuldig, einen Nachen vorauszu-
„schicken, um die auf dem Strome oder in dem Hafen be-
„findlichen Schiffe, die Mühlen und Brücken zu warnen,
„damit jeder auf seiner Hut sei und bei Zeiten die erfor-
„derlichen Maßregeln zu seiner Sicherheit ergreifen könne."

„Dieser Nachen soll dem Floße wenigstens eine Stunde
„vorangehen, und damit er auch von weitem bemerkt werde,
„zum Zeichen seiner Bestimmung eine aus sechszehn roth
„und schwarz abwechselnden Feldern bestehende Flagge auf-
„stecken." Oder auch

f. gegen die Vorschrift des 2ten Absatzes des Zu-satz-Artikels IV. zu dem Artikel 66 der Rhein-schifffahrts-Convention, des Inhaltes:

„Von der Verpflichtung, einen Nachen vorauszuschicken,
„sind jedoch die kleinen Flöße befreit, welche nach den Local-
„Observanzen, früher oder bis jetzt, dazu nicht verbunden
„waren, und die auf dem Rheine, z. B. unter der Be-
„nennung — einzelne Böden und einzelne Stüm-
mel — bekannt sind.

„Die Führer solcher Flöße, die im übrigen den allge-
„meinen Bestimmungen dieses Artikels unterworfen bleiben,
„sind aber gehalten, auf dem Floße selbst die vorgeschriebene
„Flagge aufzustecken, auch den sonstigen polizeilichen An-
„ordnungen nachzukommen, welche in den einzelnen Ufer-
„staaten für die Sicherheit der Schifffahrt getroffen werden
„können."

verfällt in eine Geldbuße von einem bis ein und zwanzig Gulden.

Dieses jedoch in Ansehung der unter c. erwähnten Vor-schrift, nur bedingterweise, insofern nämlich das Präjudiz am Schluße des 1sten Absatzes des Art. 57. gegen den in

Fehler befundenen Schiffspatron oder Führer nicht bereits zur Vollziehung gekommen ist. In diesem Falle soll derselbe von einer weitern Geldbuße verschont bleiben.

Bei Zahlungs-Unfähigkeit ist die Geldstrafe durch Gefängniß, nach dem Maße der in jedem der paciscirenden Uferstaaten publizirten Zollstrafgesetzen, zu verbüßen. Durch Verwandlung der Geld- in Gefängnißstrafe wird die inappellable Sache keineswegs appellabel.

Art. 2. Die Cognition und Aburtheilung in I. Instanz der im Art. 1. bezeichneten Uebertretungen steht den Rheinzollgerichten der paciscirenden Uferstaaten in dem Falle zu, wenn sich der zuwiderhandelnde Schiffspatron oder Führer nicht freiwillig der Bestrafung durch das Rheinzollamt unterwirft.

Die im Namen des Landesherrn denselben zu erlassenden Urtheile sind auch auf dem Gebiete der drei übrigen Uferstaaten ohne weitere Untersuchung, jedoch immer nach der jedem Staate gültigen Prozeßordnung, vollstreckbar.

Art. 3. Beläuft sich der in der Klage geforderte Betrag oder die durch den Richter I. Instanz erkannte Strafe nebst Accessorien, jedoch mit Einschluß der Kosten, auf den im Art. 86. ausgedrückten Appellationswerth, so kann bei dem nach Art. 87. der Rheinschifffahrts-Convention bezeichneten Landgerichte Berufung eingelegt werden. Gegen dessen Ausspruch findet ein zweites Rechtsmittel nicht statt.

Art. 4. Rücksicht der bei ermangelndem Appellationswerthe gegen Urtheile der Rheinzollgerichte I. Instanz zuläßigen Cassationsgesuche und Nichtigkeitsbeschwerden sind die respectiven Landesverordnungen und Gesetze maßgebend.

Kgl. Allerh. Verodg. v. 12. Jänner 1841. Reg. Bl. S. 89.

XX.

Nekar-Schifffahrts-Convention.

Provisorische Bestimmung des Großherzogthums Baden zum Vollzuge einer mit der kgl. Würtembergischen und der Großherzoglich Hessischen Regierung getroffenen Uebereinkunft.

§. 274.

Bestimmungen.

Art. I. Der bisher bestandene Nekarzoll ist aufgehoben.

Art. II. Statt dessen wird der Rheinoctroi-Tarif unter folgenden nähern Bestimmungen eingeführt:

Art. III. Es beträgt

a. der volle Zoll zu Berg 6 kr., zu Thal 4 kr.,
b. die Viertelsgebühr zu Berg 1 1/2 kr., zu Thal 1 kr.,
c. die Zwanzigstelsgebühr endlich zu Berg 3/10 kr. und zu Thal 1/5 kr. pr. Zentner.

Art. IV. Dieser Zoll wird bei jeder der drei Nekarzollstellen — Mannheim, Nekargemünd, Nekarelz — zu 1/3 erhoben, und zwar

bei der Bergfahrt von jedem Fahrzeug, das dort ab oder vorbeifahrt;

bei der Thalfahrt hingegen von jedem Fahrzeuge, das dort ankommt oder passirt.

Art. V. Die Schiffsgebühr (Recognitionsgebühr für's Fahrzeug) wird nach dem Rheinoctroi, jedoch bloß von befrachteten Schiffen von 600 Zentnern Ladungsfähigkeit oder darüber und zwar je für eine Fahrt zu Berg oder zu Thal nur einmal erhoben.

Art. VI. Es geschieht dieß durch die Zollstelle, bei welcher das Schiff abfährt oder dasselbe zuerst berührt.

Art. VII. Die Recognitionsgebühr, welche auf dem Rheine für bestimmte Ladungsgegenstände statt des Zolles zu erheben ist, wird bei jeder der drei Nekar-Zollstellen nach

Vorschrift des Rheinoctroi-Tarifs erhoben, und zwar bei der Bergfahrt von jedem Fahrzeuge, das dort ab- oder vorbeifährt, bei der Thalfahrt von jedem Fahrzeuge, das dort ankommt oder vorbeifährt.

Art. **VIII.** Den Schiffern, welche Güter vom Rhein oder von Mannheim bis oberhalb Nekarelz, oder von oberhalb Nekarelz verführen, ist erlaubt, die Zölle — Art. 4. u. 7. für alle drei Zollstellen auf einmal zu entrichten.

Art. **IX.** Von Holz (Brenn-, Bau-, Nutzholz) wird der Zoll auf jeder der drei Nekarzollstellen vorläufig nach der 1802 bestandenen Uebung erhoben.

Art. X. Der Vollzug tritt mit dem 1. Oktober in Wirksamkeit.

Ausz. a. d. Großherz. Badisch. Staats- u. Reg.-Bl. Nr. 37. dd. Karlsruhe 8. Sept. 1835.

XXI.

Uebereinkunft zwischen dem Königreiche Bayern und Würtemberg, dann dem Großherzogthume Baden und Hessen.

§. 275.

Rückvergütung der preußischen Rheinoctroi.

I. Die preußische Rhein-Octroi für die Passage von Emerich bis Koblenz und resp. von Köln bis Koblenz (für die letzte Strecke von Waaren, welche von Antwerpen ꝛc. zu Land in den Hafen von Köln gelangen) wird am 1. Jänner 1836 anfangend — mit $^2/_3$ ihres Betrages von Waaren rückvergütet, welche an eine bayerische, würtembergische, badische oder großherzoglich hessische Zollbehörde gelangen und bei dieser ihre schließliche Abfertigung erhalten.

II. Der Anfangstermin dieser Rückvergütung versteht sich dahin, daß auf solche auch jene Waarenversendungen Anspruch zu machen haben, für welche schon vor dem besagten 1. Jänner die preußische Rheinzoll-Octroi bezahlt worden ist, wenn sie unter Einhaltung der unten vorgeschriebenen Be-

dingungen erst nach diesem Tage an die vorbezeichneten Häfen zur Abfertigung gelangen.

III. Die Rückvergütung erfolgt bei derjenigen Zollbehörde, wo die Waaren zum Eingange verzollt, sofort in den freien Verkehr gesetzt werden.

IV. Die Rückvergütung wird auf privative Rechnung desjenigen Staates, in welchen die Eingangsverzollung gepflogen wird, gegen besondere Quittung des Empfängers geleistet.

V. Die geleistete Zahlung des preußischen Rheinzolles muß gehörig nachgewiesen sein, es wird bezüglich dieser Nachweisung, so wie der auf den Grund derselben erfolgenden Rückvergütung Nachstehendes bemerkt und angeordnet:

a. Findet die Eingangsverzollung in einem bayerischen, badischen oder großherzoglich hessischen Rheinhafen statt, so giebt das Manifest, womit die Waaren dahin gelangen müssen, die Nachweisung des bezahlten Rheinzolles, und es bildet dieses Manifest oder ein amtlich beglaubigter Auszug desselben den Beleg der Rückvergütung;

b. werden Waaren aus einem der benannten Häfen unter Begleitschein-Controle auf ein bayerisches, würtembergisches, badisches oder hessisches Zollamt abgefertigt, so wird

1) von dem Amte, welches den Begleitschein ertheilt, der volle Betrag des bezahlten preußischen Rheinzolles auf den Grund des Manifestes in den Begleitschein vorgemerkt;

2) das den Begleitschein erledigende Amt trägt die Vormerkung in das betreffende Register über, berechnet und leistet auf den Grund derselben die Rückvergütung im Falle der geschehenen Eingangsverzollung der Waaren und beziehungsweise bei der Einzahlung des mit Begleitschein **II.** überwiesenen Eingangszolles. Im letzten Falle, wenn nämlich die Abfertigung auf Begleitschein **II.**

erfolgt ist, müssen die Waaren bei dem Amte, welches den Begleitschein erledigt, zu Control gestellt werden.

Es versteht sich von selbst, daß, wenn die mit Begleitschein I. abgefertigten Waaren nicht gleich zum Consumo bezogen werden, sondern vorerst noch einige Zeit lagern, die Vormerkung des bezahlten preußischen Rheinzolles in den Registern gleichfalls zu geschehen habe.

VI. Ueber die Rückvergütungen wird ein besonderes Manual nach dem vorgeschriebenen Formular geführt, und es sind im Falle **V. a.** diesem Manuale die ursprünglichen Nachweise über die geleistete Zahlung der Rheinoctroi anzulegen, im Falle b. aber ist sich auf die Vormerkungen in den Registern zu beziehen.

Daß dem Rückvergütungsmanuale auch die Quittungen der Empfänger angelegt werden müssen, bedingt sich von selbst, und es ist das Manual vierteljährig mit dem Rechnungsakte vorzulegen.

VII. Die ausgabliche Verrechnung der Rückvergütungen erfolgt unter den übrigen Ausgaben, Kap. **XIII.** lit. **c.**, unter dem Titel: „Rückvergütungen an Rheinoctroi-Gebühren."

VIII. Im Falle sich über den Sinn und die Auslegung der conventionellen Verabredung Zweifel oder Anstände ergeben sollten, sind dieselben mittelst umständlicher Berichte und etwa dazu erforderlicher Belege immer sogleich zur Anzeige zu bringen.

Erlaß d. kgl. Gen. Zolladm. v. 29. Dez. 1835. Dölling. Verord. Samml. Th. IV. B. 14. S. 2117.

XXII.

Beitritt der großherzoglich badischen Regierung zur Verabredung zwischen dem Königreiche Bayern, Preußen, Würtemberg und Großherzogthum Baden.

§. 276.

Erlaß von Schifffahrts-Abgaben auf dem Rhein und Nekar.

Die großherzoglich badische Regierung ist den zwischen Bayern, Preußen, Würtemberg und dem Großherzogthum Hessen getroffenen Verabredungen, wornach diese Staaten auf dem Rheine und seinen Nebenflüssen sich gegenseitig den vollen Erlaß der Schifffahrts-Abgaben (mit Vorbehalt der Recognitionsgebühr) für alle im steuerlich freien Verkehr befindlichen Gegenstände, mit Ausnahme der notorisch ausserdeutschen Erzeugnisse zugestanden haben, — vom 1. Jänner 1836 an, mit den vollen Sätzen ihrer Rheinzölle auf der Strecke von der großherzoglich-hessischen Grenze bis Neuburg und mit $^2/_3$ der Sätze ihrer Nekarzölle, sowohl für die Berg- als für die Thalfahrt, beigetreten, so daß von den obenbemelten Gegenständen nunmehr ausser der Schiffsgebühr am Rheinoctroi

a. zu Mainz nur der großherzoglich-nassauische Antheil,

b. zu Mannheim bei der Thalfahrt nur der großherzoglich-hessische Antheil, bei der Bergfahrt aber die Strecke von Mannheim bis Neuburg nichts,

c. zu Neuburg endlich bei der Thalfahrt für die Strecke von da bis Mannheim gleichfalls nichts erhoben werde.

Ausschr. d. kgl. Minist. d. In. v. 7. Febr. 1836.

Dölling. Verord. Samml. Th. IV. B. 14. S. 2121.

XXIII.

Theilweise Rückvergütung des preußischen Rheinzolles von überseeischen Waaren.

§. 277.

Vertragsmäßige Bestimmungen.

Die Regierung der Königreiche Bayern und Würtemberg, dann der Großherzogthümer Baden und Sachsen, haben die Uebereinkunft geschlossen, vom 1. Jänner 1836 an — von den überseeischen Waaren, welche auf dem Rheine bezogen, und bei einer der Zollerhebungsbehörden dieser Regierungen nach schließlicher Abfertigung zum Eingange verzollt werden, bis auf Weiteres $^2/_3$ des erweislich für die Rheinstrecke von Emerich bis Koblenz, resp. Köln bis Koblenz, entrichtenden preußischen Zolles zurückerstatten zu lassen.

Ausschr. d. Minist. d. Finanz. v. 20. Febr. 1836.

Reg. Bl. S. 35.

§. 278.

Erläuterung.

Die Rückvergütung benannter Gebühren zu $^2/_3$ ihres Betrages wird der desfallsigen Vereinbarung zwischen den betreffenden Regierungen gemäß — nur für überseeische Waaren geleistet.

Behufs der Würdigung des Anspruchs auf diese Rückvergütung und ihres Betrages, muß auch der Ort des preußischen Staatsgebietes nachgewiesen werden, an welchem die Waaren zum erstenmale die Wasserstraße des Rheins betreten haben.

Ausz. a. d. Erlaß d. kgl. Genl. Zolladm. v. 15. Febr. 1836. an die Zollämter ergangen.

Dölling. Verordg. Samml. Th. IV. B. 14. S. 2124.

XXIV.

Gegenseitige Aufhebung der Rhein- und Mainzölle zwischen dem Königreiche Bayern und Preußen.

§. 279.

In Gemäßheit des Art. 12. des Zoll- und Handelsvertrags vom 2. Jänner 1836 (Reg. Bl. Nr. 8.) ist zwischen dem Königreiche Bayern und der freien Stadt Frankfurt hinsichtlich der gegenseitigen Schifffahrtsabgaben auf dem Rhein und dem Main folgende Vereinbarung zu Stande gekommen: Bestimmungen.

1) die bayer'schen Rheinzölle, mit Ausnahme der Recognitionsgebühr und der bayer'schen Mainzölle mit einer noch in Folge zu regulirenden Recognitionsgebühr, sind für alle Fälle aus dem freien Verkehr von Frankfurt herrührenden und nicht in die Categorie der notorisch ausserdeutschen Erzeugnisse gehörigen Waaren, welche von Frankfurt verschifft werden, gänzlich erlassen.

2) Die in Hafenplätzen des kgl. bayer. Gebiets im freien Verkehr verladenen Güter sind, sofern sie nicht notorisch zu den ausserdeutschen gehören, von dem Mainzolle, welcher in der freien Stadt Frankfurt erhoben wird, befreit, auf dem Falle jedoch, daß für den Mainstrom eine Recognitionsgebühr eingeführt werden sollte, bleibt dieselbe der freien Stadt Frankfurt vorbehalten.

Ausschr. d. kgl. Minist. d. Finanz. v. 29. Juli 1836.

Reg. Bl. S. 404.

XXV.

Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen dem deutschen Zoll- und Handelsvereine einerseits und dem König der Belgier.

§. 280.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1. Die Schiffe Preußens oder eines der übrigen Staaten des Zollvereins, welche mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen Belgiens eingehen oder von dort ausgehen, werden, und umgekehrt die belgischen Schiffe, welche mit Ballast oder mit Ladung in die Häfen Preußens oder in einen der Häfen der übrigen Staaten des Zollvereins eingehen oder von dort ausgehen werden, welches auch der Ort ihrer Herkunft oder ihrer Bestimmung sei, sollen keinen Tonnen-, Flaggen-, Hafen-, Backen-, Lootschen-, Anker-, Schlepp-, Leuchtthurms-, Schleußen-, Kanal-, Quarantaine-, Bergungs-, Mälker-, Entrepotgeldern noch andern Zöllen oder Abgaben, welcher Art oder Benennung es sei, die im Namen und zum Vortheil der Regierung, öffentlicher Beamten, Ortsverwaltungen oder Anstalten irgend einer Art zur Erhebung kommen, unterworfen werden, als denen, welche für Nationalschiffe bei dem Eingange und während ihres Aufenthalts in diesen Häfen oder bei ihrem Ausgange gegenwärtig bestehen oder in der Folge eingeführt werden können.

Art. 2. In Allem, was das Ausstellen der Schiffe, ihr Ein- und Ausladen in den Häfen, Rheden, Plätzen und Bassins betrifft und überhaupt in Hinsicht aller Förmlichkeiten und sonstiger Bestimmungen, welchen die Handelsschiffe, ihre Mannschaft und ihre Ladung unterworfen werden können, ist man gleichmäßig übereingekommen, daß den Nationalschiffen kein Privilegium oder Vorzug zugestanden werden soll, welcher nicht auf dieselbe Weise den Schiffen des andern Theils zukommen würde, indem der Wille der beiden hohen vertragenden Theile dahin geht, daß auch in dieser Beziehung ihre

Schiffe auf dem Fuße einer völligen Gleichstellung behandelt werden sollen.

Art. 3. Die Erstattung des Zolles, welchen die Regierung der Niederlande von der Schifffahrt der Schelde in Folge des §. 3. des 9. Art. des Vertrages vom 19. April 1839 erhebt, wird den Schiffen der Staaten des Zollvereins von Belgien zugesichert.

Art. 4. Alle Erzeugnisse und andere Gegenstände des Handels, deren Einfuhr oder Ausfuhr gesetzlich in die Staaten der hohen vertragenden Theile auf Nationalschiffen wird statt finden können, sollen in gleicher Weise auf Schiffen des andern vertragenden Theils dorthin eingeführt und von dort ausgeführt werden können.

Die Waaren, welche auf Schiffen des einen oder andern Theiles in die Häfen des Zollvereins und Belgiens eingeführt werden, sollen dort zum Verbrauch, zum Transit oder zur Wiederausfuhr bestimmt, oder endlich nach dem Belieben des Eigenthümers oder seiner Machthaber, in Entrepot gebracht werden können, ganz unter denselben Bedingungen und ohne größern Magazinsgebühren, Bewachungs- oder sonstigen Kosten dieser Art unterworfen zu werden, als denjenigen, welchen die auf Nationalschiffen angebrachten Waaren unterliegen.

Art. 5. Die Waaren jeder Art ohne Unterschied des Ursprunges, welche direct aus den Häfen des Zollvereins in die Häfen Belgiens auf Schiffen eines der Staaten des Zollvereins, eben so die Waaren, welche direct aus den Häfen Belgiens in die Häfen des Zollvereins auf belgischen Schiffen eingeführt werden, sollen in den beiderseitigen Häfen weder andere, noch höhere Eingangs- oder Ausgangsabgaben entrichten, auch keinen andern Förmlichkeiten unterworfen werden, als wenn die Einfuhr auf Nationalschiffen erfolgte.

Auf gleiche Weise sollen die Waaren jeder Art behandelt werden, welche aus den Häfen Belgiens auf Schiffen des Zollvereins oder aus den Häfen des Zollvereins aus belgischen

Schiffen, wohin auch die Bestimmung derselben sein möge, ausgeführt werden.

§. 281.

Separat-Artikel.

Während die Ladungen der Schiffe des Zollvereins, welche in indirecter Fahrt nach Belgien kommen, Differentialzöllen unterworfen sind, sollen die belgischen Schiffe, welche in die Häfen des Zollvereins Ladungen einführen, die weder in einem Hafen des Zollvereins, noch in einem Hafen Belgiens geladen sind, eine ausserordentliche Flaggenabgabe entrichten, welche die Hälfte des gegenwärtigen Satzes dieser Abgabe nicht übersteigen wird.

Diese Bestimmung soll bis zum 1. Jänner 1848 und über diesen Zeitpunkt hinaus für die ganze Dauer des gegenwärtigen Vertrages in Kraft bleiben, wenn nicht zu dem genannten Standpunkte der eine oder andere der hohen vertragenden Theile eine allgemeine Veränderung in dem Systeme seiner Schifffahrtsgesetzgebung eingeführt.

Im letztern Falle werden die hohen vertragenden Theile sich verständigen, um die Bestimmung des ersten Absatzes des gegenwärtigen Artikels mit den etwa einzuführenden Modifikationen in Uebereinstimmung zu setzen.

Art. 6. Die Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbfleißes des Zollvereins, welche in den Häfen an den Mündungen der Ströme von der Elbe bis zur Maas, diese beiden Ströme einbegriffen, auf Schiffen des Zollvereins geladen und direkt in die belgischen Häfen eingeführr werden, sollen in letztern eben so behandelt werden, als wenn sie direkt aus einem Hafen des Zollvereins kämen.

Dessen in Erwiderung sollen die Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbfleisses Belgiens, welche in den Häfen der Maas auf belgischen Schiffen geladen und direkt in den Häfen des Zollvereins eingeführt werden, in letztern eben so behandelt werden, als wenn sie direkt aus einem belgischen Hafen kämen.

Ueberdies sollen die Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbfleißes des Zollvereins, welche auf Schiffen des Zollvereins entweder direkt oder aus den, den Häfen des Zollvereins gleichgestellten und im ersten Absatz bezeichneten Häfen nach den, den belgischen Häfen gleichgestellten und im zweiten Absatze bezeichneten Häfen gebracht werden, bei ihrer demnächstigen Einfuhr in Belgien eben so behandelt werden, als wenn sie direkt und auf einem Schiffe des Zollvereins in einem belgischen Hafen eingeführt wären; und gleicher Weise sollen die Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbfleißes Belgiens, welche auf belgischen Schiffen entweder direkt oder aus den gleichgestellten Häfen der Maas in die gleichgestellten Häfen von der Elbe bis zur Maas gebracht werden, bei ihrer demnächstigen Einfuhr in den Zollverein eben so behandelt werden, als wenn sie direkt und auf einem belgischen Schiffe in einen Hafen des Zollvereins eingeführt wären.

Die beiden hohen vertragenden Theile behalten sich vor, die zur Feststellung des Ursprunges der Waaren erforderlichen Beweise, in so weit diese Beweise nöthig sein sollten, durch gemeinsame Abrede festzustellen.

Art. 7. Die Prämienzollvergütungen oder andere Begünstigungen dieser Art, welche in den Staaten eines der beiden hohen vertragenden Theile den Nationalschiffen oder deren Ladungen bewilligt sind oder bewilliget werden könnten, sollen in gleicher Weise sowohl den Schiffen des andern Theils, als auch den Waaren bewilliget werden, welche direkt auf Schiffen des einen oder des anderen Theiles von dem einen Lande nach dem andern eingeführt, oder, wohin auch die Bestimmung derselben sein möge, ausgeführt werden.

Eine Ausnahme hievon und von den Bestimmungen des 1. und 4. Art. soll im Betreff der Begünstigungen Statt finden, deren die Erzeugnisse der Nationalfischerei und der Handel mit Salz gegenwärtig genießen, oder in Zukunft genießen möchten.

Art. 8. Die Unterthanen eines jeden der beiden vertragenden Theile werden sich in Beziehung auf die Ausübung der Küstenschifffahrt den Gesetzen unterwerfen, welche in dieser Hinsicht in jedem der Staaten der beiden hohen vertragenden Theile gegenwärtig bestehen, oder in Zukunft angeordnet werden möchten.

Art. 9. Die Schiffe des Zollvereins, welche nach einem der Häfen Belgiens kommen und die Schiffe Belgiens, welche nach einem der Häfen des Zollvereins kommen, und welche daselbst nur einen Theil ihrer Ladung löschen wollen, können, vorausgesetzt, daß sie sich nach den Gesetzen und Reglements der beiden hohen vertragenden Theile richten, den nach einen andern Hafen desselben oder eines andern Landes bestimmten Theil der Ladung an Bord behalten und ihn wieder ausführen, ohne für diesen Theil der Ladung irgend eine Abgabe, ausser wegen der Bewachung zu entrichten.

Art. 10. Die Schiffe des einen der beiden hohen vertragenden Theile, welche in einem der Häfen des andern Theils im Nothfalle inlaufen, sollen daselbst weder für das Schiff noch für dessen Ladung andere Abgaben bezahlen, als diejenigen, welchen die Nationalschiffe im gleichen Falle unterworfen sind, vorausgesetzt, daß die Nothwendigkeit des Einlaufens gesetzlich festgestellt ist, daß ferner diese Schiffe keinen Handelsverkehr treiben, und daß sie sich in dem Hafen nicht länger aufhalten, als die Umstände, welche das Einlaufen nothwendig gemacht haben, erheischen.

Art. 11. Im Falle der Strandung oder des Schiffbruches eines Schiffes des einen der hohen vertragenden Theile an den Küsten des andern wird dem Kapitain und der Mannschaft sowohl für ihre Personen als auch für das Schiff und dessen Ladung alle Hülfe und Beistand geleistet werden. Die Maaßregeln wegen der Bergung werden nach Maßgabe der Landesgesetze Statt finden, und es werden keine höhere Bergungskosten entrichtet werden, als diejenigen, welchen die Nationalen in gleichen Falle unterworfen sein würden.

Die geborgenen Waaren sollen zu keiner Abgabenentrichtung verpflichtet sein, es sei denn, daß sie in den Verbrauch übergehen.

Art. 12. Die vorhergehenden Bestimmungen (Art. 1, 2, 4, 5, 6, 7 und 9) sollen eben sowohl auf die Schifffahrt zur See, wie auf die Flußschifffahrt Anwendung finden, so daß namentlich in Beziehung auf Abgaben von der Waare, auf Abgaben der Schifffahrt, sei es für das Schiff oder für die Ladung, ferner hinsichtlich der Patent- und aller anderen Abgaben oder Auflagen irgend einer Art oder Benennung, die Schiffe des anderen vertragenden Theiles weder mit anderen, noch mit höheren Abgaben belegt werden können, als diejenigen, denen die Nationalschiffe unterliegen.

Art. 13. Die beiderseitigen Konsuln sollen befugt sein, die Matrosen, welche von Schiffen ihrer Nation desertirt sein sollten, festnehmen zu lassen, und sie an Bord oder in ihre Heimath zurückzusenden. Zu diesem Zwecke werden sie sich schriftlich an die zuständigen Ortsbehörden wenden, und durch Mittheilung der Schiffsregister oder der Musterrolle oder durch andere amtliche Documente, in Original oder in gehörig beglaubigter Abschrift, den Beweis führen, daß die reklamirten Individuen zu der betreffenden Mannschaft gehört haben. Auf die in solcher Weise gerechtfertigte Reklamation soll die Auslieferung nicht versagt werden können. Es soll ihnen aller Beistand gewährt werden, für die Aufsuchung und Festnahme der gedachten Deserteurs, welche verhaftet und in den Gefängnissen des Landes auf Requisition und auf Kosten der Consuln so lange in Verwahrsam gehalten werden sollen, bis die Consuln Gelegenheit gefunden haben, dieselben fortzusenden. Wenn jedoch diese Gelegenheit innerhalb des Verlaufes von 3 Monaten, angerechnet vom Tage der Festnahme, sich nicht darbieten sollte: so werden die Deserteurs in Freiheit gesetzt und können wegen derselben Ursache nicht wieder verhaftet werden.

Es versteht sich, daß die Seeleute, welche Unterhanen des andern Theiles sind, von der gegenwärtigen Bestimmung ausgenommen bleiben.

Art. 14. Wenn einer der hohen vertragenden Theile in der Folge einem anderen Staate irgend eine besondere Begünstigung in Beziehung auf die Schifffahrt gewähren sollte, so wird diese Begünstigung auch dem anderen Theile zu Statten kommen, welcher dieselbe ohne Entgelt genießen soll, wenn die Konzession gewährt ist, oder wenn die Konzession an eine Bedingung geknüpft ist, gegen Bewilligung desselben Entgelts.

Art. 15. Es sollen als Schiffe des Zollvereins oder Belgiens diejenigen angesehen werden, welche als solche in den Staaten, welchen sie angehören, nach Maßgabe der bestehenden Gesetze und Reglements anerkannt werden. Es versteht sich indeß, daß die Befehlshaber der Seeschiffe die Nationalität derselben durch Seebriefe beweisen müssen, welche in den vorgeschriebenen Formen ausgefertiget und mit der Unterschrift der zuständigen Behörde des Landes, welchem das Schiff angehört, versehen sind, und daß eines Theils die Schiffsführer oder Patrone vom Neckar, vom Main, von der Mosel und vom Rhein, und andererseits die Schiffsführer oder Patrone von der Maas und der Schelde ihre Berechtigung zur Schifffahrt auf einem der bezeichneten Flüsse nachweisen müssen, um zur Schifffahrt auf den dem anderen vertragenden Theile zugelassen zu werden.

Art. 16. Es soll völlige und unbeschränke Freiheit des Verkehrs zwischen den Unterthanen der beiden hohen vertragenden Theile bestehen, in dem Sinne, daß ihnen dieselben Erleichterungen, dieselbe Sicherheit und derselbe Schutz, welchen die Nationalen genießen, beiderseits zugesichert werden. Demgemäß werden die beiderseitigen Unterthanen in Beziehung auf ihren Handel oder ihr Gewerbe in den Häfen, Städten oder sonstigen Orten der beiden hohen vertragenden Theile, sei es, daß sie sich dort niederlassen, oder daß sie sich nur vorübergehend dort aufhalten, weder andere noch höhere Abgaben,

Taxen oder Auflagen entrichten, als diejenigen, welche von den Nationalen zu entrichten sind, und die Privilegien, Freiheiten, und andern Begünstigungen, deren in Beziehung auf Handel oder Gewerbe die Unterthanen des einen der beiden vertragenden Theile genießen, sollen auch den Unterthanen des anderen zukommen.

Die Patentsteuer, welche von den Handelsreisenden in den Staaten des einen der beiden hohen vertragenden Theile zu entrichten ist, wird auf beiden Seiten auf einen gleichmäßigen, gemeinsam zu bestimmenden Satz ermäßiget werden.

Art. 17. Der Durchgang der von Belgien kommenden oder dort hingehenden Waaren, welche durch die nachstehenden Gebietstheile des Zollvereins transitiren, soll den Abgaben als höchsten Sätzen unterworfen sein.

a) Die Durchgangsabgabe soll nicht mehr als einen halben Silbergroschen vom Zollzentner für alle Waaren betragen, welche auf der belgisch-rheinischen Eisenbahn in Köln ankommen, und von dort aus dem Gebiete des Zollvereins auf dem Rheine zu Berg oder zu Thal ausgeführt werden; desgleichen sollen alle Waaren, welche, nachdem sie auf dem Rheine in das Gebiet des Zollvereins über Emerich und Neuburg eingetreten, und in Köln zu Schiffe angekommen sind, von dort über Aachen auf der belgisch-rheinischen Eisenbahn ausgeführt werden, keinen höheren Zoll als einen halben Silbergroschen vom Zollzentner unterliegen.

b) Die Transito-Abgabe wird auf einen halben Silbergroschen vom Zollzentner in Beziehung auf alle Straffenzüge ermäßigt, welche von der belgischen Grenze ausgehen, und das Gebiet des Zollvereins auf der linken Seite des Rheinufers durchschneiden, um in die Rheinhäfen auszulaufen und umgekehrt.

c) Die Durchgangsabgabe wird gleichfalls auf einen halben Silbergroschen vom Zollzentner in Beziehung auf die Straffenzüge ermäßigt, welche mit Berührung des Gebiets

des Zollvereins von Belgien nach Frankreich, von Belgien nach den Niederlanden, und von Belgien nach Belgien gehen.

d) Die Transitabgabe wird eben so auf einen halben Silbergroschen vom Zollzentner in Beziehung auf die Strafsen ermäßigt, welche von Belgien aus durch das Gebiet des Zollvereins gehen und auf der deutschen Grenze von Saarbrück bis Mittenwald einschließlich ausgehen und umgekehrt.

e) Die Durchgangsabgabe wird auf zehn Silbergroschen vom Zollzentner in Beziehung auf die Straßen ermäßigt, welche das Gebiet des Zollvereins durchschneiden, um auf der Grenze zwischen Mittenwald ausschließlich und der Donau etnschließlich ausgehen.

Die Transitabgabe, welche für nachstehende Gegenstände, nämlich baumwollene Waaren, neue Kleider, Leder und Leder-Waaren, Wolle, Wollen-Garn und wollene Waaren besteht, wird für jetzt nur auf 15 Silbergroschen für die im Tarif des Zollvereins, dritte Abtheilung, zweiter Abschnitt, bezeichneten Strassenzüge ermäßigt.

Art. 18. Die Freiheit des Durchgangs durch Belgien wird, mit Befreiung von allen Abgaben für den Durchgang auf der belgischen Eisenbahn, sowohl für die Waaren aufrecht erhalten, welche aus den Staaten des Zollvereins kommen, als auch für die, welche dorthin gehen, nach Maßgabe der darüber gegenwärtig bestehenden Bestimmungen.

Die Abgabenfreiheit, deren Tuch, Kasimir und gleichartige Waaren bei dem Durchgange auf Eisenbahnen genießen, wird auf dem Durchgang dieser Gegenstände auf jedem anderen Wege ausgedehnt.

Die Durchgangsabgabe für Schiefer, welche aus dem Zollvereine kommt, nach Belgien über die zu dem Zwecke geöffneten Zollämter eingeht und über die zum Durchgange geöffneten Aemter an der Grenze zwischen Belgien und dem Zollvereine ausgeht, soll nach der Wahl des Betheiligten auf

fünfzehn Centimen für hundert Franken an Werth oder auf 25 Centimen für 100 Kilogramme ermäßigt werden.

Der Durchgang der Lohrinde aus dem Großherzogthume Luxemburg nach den Staaten des Zollvereins durch Belgien über die gemeinsam zu verabredenden Zollämter, soll von allem Zolle frei sein.

Art. 19. Das Eisen Belgischen Ursprunges soll bei dem Eingange in die Staaten des Zollvereins über die Landgrenze zwischen beiden Ländern zugelassen werden, wie folgt:

a) Das unter **Lit. A.** im Tarif des Zollvereins bezeichnete Eisen (Roheisen, Brucheisen u. s. w.) mit einer Ermäßigung von fünfzig vom Hundert auf die mit dem 1. Sept. 1844 eingetretene allgemeine Abgabe;

b) das unter **Lit. B.** des gedachten Tarifs bezeichnete Eisen zu dem Satze von einem Thaler sieben und einen halben Silbergroschen vom Zentner, das heißt mit einer Ermäßigung von fünfzig vom Hundert auf die mit dem 1. Sept. 1844 eingetretene Zollerhöhung;

c) die anderen Gattungen façonirtes, verarbeitetes oder unverarbeitetes Eisen, Eisenwaaren jeder Art, welche unter den folgenden Kategorieen desselben Tarifes begriffen sind, zu den durch diesen Tarif festgesetzten allgemeinen Abgabesätzen.

Man ist überein gekommen, daß, wenn die Eingangsabgaben auf die verschiedenen Kategorieen von Eisen- und Eisen-Waaren erhöht werden sollten, diese Erhöhung sich während der Dauer des gegenwärtigen Vertrages nicht auf die aus Belgien kommenden Gegenstände erstrecken wird, und daß, wenn im Gegentheile die Abgaben ermäßiget werden sollten, die Ermässigung auf die gedachten Gegenstände in der Weise Anwendung finden wird, daß den belgischen Erzeugnissen dieselbe Begünstigung auf das Eisen der ersten und zweiten Kategorie und die Gleichheit der Behandlung bei der Einfuhr für das verarbeitete oder nicht verarbeitete Eisen der übrigen Kategorien bewahrt wird.

Wenn es jedoch in Folge von Ermäßigungen des Zollvereinstarifs dahin kommen sollte, daß die Begünstigung von fünf Silbergroschen bei der Kategorie a und von sieben und einen halben Silbergroschen bei der Kategorie b nicht ausführbar wäre, ohne zu Gunsten der genannten Gattungen belgischen Eisens unter den von dem 1. Sept. 1844 bestandenen allgemeinen Tarif herabzugehen, so würden alsdann die beiden hohen vertragenden Theile sich über die Belgien bei dem Eintritt jener Ermäßigungen zu gewährenden Kompensationen verständigen.

Art. 20. Die in dem Zollvereine bestehenden Ausgangs-Abgaben auf Wolle sollen in Beziehung auf die für Belgien bestimmte Wolle um die Hälfte ermäßiget werden.

Art. 21. Die in dem Zollvereine bestehende Eingangs-Abgabe für Käse belgischen Ursprunges soll um fünfzig vom Hundert ermäßiget werden.

Eine Anzahl von fünfzehntausend Hammeln aus Belgien soll jedes Jahr in dem Zollvereine frei von allem Zolle über die demnächst zu bezeichnenden Aemter eingelassen werden.

Art. 22. Die Eingangsabgabe für die Weine aus dem Zollvereine sowohl zu Lande als zur See soll auf fünfzig Centimen per Hektoliter für die Weine in Fässern und auf zwei Franken per Hektoliter für die Weine in Flaschen ermäßiget, und ausserdem soll die gegenwärtig für diese Weine bestehende Akzise um fünf und zwanzig vom Hundert vermindert werden.

Die gegenwärtig in Belgien bestehende Eingangsabgabe für Seidenwaaren aus dem Zollvereine soll um zwanzig vom Hundert für die in dem Zollvereine erzeugten Seidenwaaren ermäßiget werden.

Während der Dauer des gegenwärtigen Vertrages dürfen die in solcher Weise ermäßigten Eingangs- und Akzise-Abgaben nicht erhöht werden, und es versteht sich, daß die Weine und Seidenwaaren jedes anderen Ursprunges als die, welche aus dem Zollvereine kommen, nicht günstigeren Abgaben irgend

einer Art in Belgien unterworfen werden dürfen, als die, welche beziehungsweise auf die Weine und Seidenwaaren aus dem Zollvereine Anwendung finden.

Art. 23. Der Ausgang der Lohrinde aus Belgien über die Aemter Jalhay, Petit-Heer und Francorchamps soll zu einer Abgabe von sechs vom Hundert vom Werthe Statt finden.

Art. 24. Die sogenannten Nürnberger Waaren, welche in dem belgischen Zolltarif unter der Kategorie „**Mercerie**“ begriffen sind, sollen in gedachten Tarif besonders aufgeführt werden, mit einer Eingangsabgabe von fünf vom Hundert vom Werth.

Die in Belgien bestehende Eingangsabgabe auf Mode-Waaren, welche aus dem Zollvereine herrühren, soll auf dem Satz von zehn vom Hundert vom Werth wieder hergestellt werden, so wie derselbe sich aus dem belgischen Zolltarif von dem belgischen **Arreté** vom 14. Juli 1833 ergiebt.

Werkzeuge und Instrumente von Eisen und Stahl, welche aus dem Zollvereine herrühren, sollen bei dem Eingange in Belgien keinen höheren Abgaben, als gegenwärtig bestehen, unterworfen werden.

Eben dasselbe ist in Beziehung auf Baumwollenwaaren jeder Art und desselben Ursprungs verabredet.

Mineralwasser aus dem Zollvereine ist frei von Eingangsabgaben in Belgien.

Art. 25. Belgien wird fortfahren, westphälisches oder braunschweigisches Leinengarn bis zu einer Quantität von zweihundert fünfzigtausend Kilogrammen jährlich zu der Abgabe von fünf Centimen für hundert Kilogramme zuzulassen.

Art. 26. Das Gesetz vom 6. Juni 1839 in Betreff der Handelsbeziehungen Belgiens zu dem Großherzog Luxemburg wird aufrecht erhalten.

Art. 27. Um die Handelsbeziehungen und den Durchgangsverkehr zwischen den Staaten der beiden hohen vertragenden Theile zu begünstigen, ertheilen dieselben sich gegenseitig die Zusicherung, den Verkehr auf ihrer Landgrenze so leicht,

so schnell und so wohlfeil als möglich zu machen; wenn auf der einen oder der andern Seite Vorsichtsmaßregeln für nothwendig erachtet werden, um Mißbräuchen vorzubeugen, oder solche zu beseitigen, so sollen diese Maßregeln in der Weise eingerichtet werden, daß sie weder der Leichtigkeit, noch der Schnelligkeit, noch der Wohlfeilheit der Transporte aus dem Gebiete des einen nach dem des andern der beiden vertragenden Theile Eintrag thun.

Art. 28. Die beiden hohen vertragenden Theile behalten sich vor, durch eine zu dem Ende abzuschließende Uebereinkunft diejenigen ferneren Maßregeln festzustellen, welche unter beiderseitigen Einverständniß zu ergreifen sein werden, um den Schleichhandel an der Grenze zwischen dem Zollvereine und Belgien zu unterdrücken.

Die belgische Regierung verpflichtet sich, schon jetzt von den Befugnissen Gebrauch zu machen, welche ihr die Artikel 178 und folgende des allgemeinen Gesetzes vom 26. August 1822, und die Artikel 13 und folgende des Gesetzes vom 6. April 1843 unter Anderen wegen Unterdrückung der in gedachten Gesetzen erwähnten Niederlagen und Magazinen gewähren. Dessen in Erwiederung verpflichtet sich die preußische Regierung ähnliche Mittel anzuwenden, um den Schleichhandel, welcher zum Nachtheil Belgiens an der deutsch-belgischen Grenze Statt findet, zu unterdrücken.

Art. 29. Jeder deutsche Staat, welcher dem Zollvereine beitreten wird, soll als mit vertragender Theil bei dem gegenwärtigen Vertrage angesehen werden.

Art. 30. Der gegenwärtige Vertrag soll ratifizirt und die Ratifikationen desselben sollen zu Brüssel binnen fünfzig Tagen oder wo möglich früher ausgewechselt werden.

Die belgische Regierung verpflichtet sich, von den ihr zustehenden Befugnissen schon jetzt Gebrauch zu machen, um binnen zehn Tagen nach der Unterzeichnung des Vertrages die Bestimmungen der Artikels 1, 3 und 22 in Ausführung zu bringen.

Der Vertrag wird in Kraft und Wirksamkeit bleiben für die Dauer von 6 Jahren, angerechnet vom 1. Jänner 1845; doch können die hohen vertragenden Theile denselben auch vor diesem Zeitpunkte unter beiderseitigem Einverständniß in Ausführung bringen.

Im Falle, daß 6 Monate vor Ablauf der im Vorstehenden verabredeten 6 Jahre, weder der eine noch der andere der hohen vertragenden Theile mittelst einer amtlichen Erklärung seine Absicht, die Wirksamkeit des Vertrages aufhören zu lassen, zu erkennen giebt, soll der Vertrag auf ein Jahr über gedachten Zeitpunkt hinaus und so auch fortgesetzt von einem Jahre zum andern in Kraft bleiben.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und demselben die Siegel ihrer Wappen beigedrückt.

Doppelt ausgefertigt zu Brüssel am 1. Tag des Monats September im Jahre des Heils 1844.

Armin Goblet
L. S. L. S.

Ausg. a. d. Ausschr. d. kgl. Minist. d. Hauses u. d. Aeuss. v. 22. Novbr. 1844.

K. b. Regsbl. 1844. Nr. 50. S. 889 – 941.

§. 282.

Erleichterung und Begünstigung bei der Schifffahrt mit den Niederlanden.

In dem zwischen Preußen und den Niederlanden am 3. Juni 1837 abgeschlossenen Schifffahrtsvertrag Art. 7. **Lit. B.** hat die Regierung der Niederlande folgende Bestimmungen zugelassen:

1) Gänzliche Freiheit von ihren conventionellen Rheinzolle für alle Gegenstände ohne Unterschied der Herkunft, welche auf dem Rheine theilweis auf preußischen Schiffen eingeführt werden, und zur Ausladung in einem niederländischen Hafen bestimmt sind, um dort entweder der Consumtion übergeben oder in die Niederlagen gebracht zu werden.

2) Herabsetzung der vorgedachten Abgaben auf die Hälfte, für alle Gegenstände, ohne Unterschied der Herkunft oder der Bestimmung, welche in einem niederländischen Hafen auf preußische Schiffe geladen sind, und auf dem Rheine zu Berg ausgeführt werden;

3) Befreiung der preußischen Schiffe von dem Recognitionsgelde bei der Binnenfahrt zwischen Lobith, Krimpen und Gorcum ohne Ueberschreitung einer dieser Zollstellen.

In Gemäßheit einer hiezu noch besonders getroffenen Verabredung haben auch die Schiffe derjenigen andern Uferstaaten des Rheins, des Mains und des Nekars, welche ihrer Seits der Schifffahrt bereits Vortheile oder Begünstigungen ohne Unterschied der Flagge bewilligt haben, die vorstehend unter 1) und 3) gedachten Vortheile zu genießen.

Da Bayern zu diesen Uferstaaten gehört, so findet dieses ebenfalls auf die Schiffe der k. bayerischen Unterthanen Anwendung.

In gleicher Weise ist bezüglich der Art. 1 – 5 des erwähnten Schifffahrts-Vertrages noch ferner verabredet worden, daß dieselben auf die anderen benannten Uferstaaten unter der Bedingung einer vollkommnen Reciprocität Anwendung finden sollen.

Benannte Artikel lauten:

Art. I. „Die preußischen Schiffe, welche mit Ballast oder beladen in die Häfen des Königreiches der Niederlande einlaufen oder aus diesen auslaufen, und umgekehrt die niederländischen Schiffe, welche mit Ballast oder beladen in die Häfen des Königreichs Preußen einlaufen oder aus diesen auslaufen, sollen keinen anderen oder höheren Tonnen-, Flaggen-, Hafen-, Anker-, Lootsen-, Schlepp-, Feuer-, Schleußen-, Kanal-, Quarantaine, Berggeldern, Niederlaggebühren, ingleichen keinen andern oder höheren Abgaben oder Gebühren irgend einer Art oder Benennung unterworfen werden, sie mögen im Namen oder zum Vortheile der Regierung, der öffentlichen Angestellten, der Communen oder irgend einer Anstalt

erhoben werden, als denjenigen, welche den Nationalschiffen bei deren Einlaufen in die gedachten Häfen, ihrem Aufenthalte daselbst oder bei ihrem Ausgange jetzt auferlegt sind, oder künftig etwa auferlegt werden möchten."

Art. II. „Alle Erzeugnisse und andere Handelsgegenstände, deren Einfuhr oder Ausfuhr auf Nationalschiffen in den Staaten der hohen contrahirenden Theile gesetzlich stattfinden darf, sollen daselbst auch auf dem andern Staate zu gehörigen Schiffen ein- oder von dort ausgeführt werden dürfen."

Art. III. Da es die Absicht der hohen contrahirenden Theile ist, zwischen den Ihren beiderseitigen Staaten angehörigen Schiffen in Rücksicht auf deren Nationalität keinen Unterschied in Betreff des Ankaufes der auf denselben eingeführten Erzeugnisse und anderer Handelsgegenstände zuzulassen, so soll in dieser Beziehung weder unmittelbar, noch mittelbar, weder von den hohen contrahirenden Theilen, noch durch in deren Namen oder unter deren Autorität handelnde Gesellschaften, Korporationen oder Agenten, den Einfuhren auf einheimischen Schiffen eine Priorität oder irgend ein Vorzug eingeräumt werden."

Art. IV. „Alle Produkte und andere Handelsgegenstände ohne Unterschied des Ursprunges, welche direct aus den Häfen des Königreichs Preußen auf preußischen Schiffen in Häfen des Königreichs der Niederlande in Europa, oder aus letztern auf niederländischen Schiffen in preußische Häfen eingeführt werden, ingleichen alle Produkte und andere Handels-Gegenstände ohne Unterschied des Ursprunges, welche direct aus preußischen Häfen auf niederländischen Schiffen nach niederländischen Häfen in Europa oder aus letztern auf preußischen Schiffen nach preußischen Häfen ausgeführt werden, sollen in den betreffenden Häfen keine andere oder höhere Abgaben entrichten, als wenn die Einfuhr oder Ausfuhr derselben Gegenstände auf Nationalschiffen erfolgt wäre.

Die Prämien, Rückzölle oder andere Vortheile dieser Art, welche in den Staaten eines der hohen, contrahirenden Theile der Einfuhr oder der Ausfuhr auf Nationalschiffen bewilliget sind, sollen gleichmäßig auch bei der direct zwischen beiderseitigen Häfen auf Schiffen des anderen Staates erfolgenden Ein- oder Ausfuhr gewährt werden.

Art. V. „Wenn einer der hohen contrahirenden Theile in der Folge einem andern Staate irgend eine besondere Begünstigung im Betreff der Schifffahrt zugestehen sollte, so soll diese Begünstigung auch dem anderen Theile zu Gute kommen, welcher derselben, wenn sie ohne Gegenleistung zugestanden ist, ebenfalls ohne eine solche, wenn sie aber an die Bedingung einer Vergeltung geknüpft ist, gegen Bewilligung derselben Vergeltung genießen wird."

Da nun zu Folge A. h. Bestimmung Sr. Majestät des Königs von Bayern diese Reciprocität von Seite Bayerns beobachtet werden soll, so wurden diese Verabredungen zu Gunsten des Schifffahrtsverkehrs mit den Niederlanden zur Kenntniß und Darnachachtung bekannt gemacht.

Ausschr. d. kgl. Minist. d. Hauses u. d. Aeuss. v. 26. Jänner 1838. Regsbl. Nr. 7. S. 127.

Zweiter Theil.

XXVI.

Wasser- und Mühlen-Rechte.

§. 283.

Begriff.

Unter Wasserrechte versteht man im weiten Sinne die durch obrigkeitliche Bewilligung oder durch Rechtstitel erworbene Befugniß, Gewässer zum Zwecke der Haus- und Feldwirthschaft, zu Gewerben und andern Industrie-Beschäftigungen, oder auch zum Vergnügen — mit Ausschluß Anderer — mittelst verschiedener Anlagen und Vorrichtungen nach den bestehenden Polizeivorschriften zu benützen.

XXVII.

Rechte des Staats an öffentlichen Flüssen, Seen und Bächen.

§. 284.

Landeshoheits-Rechte (Regalien).

Derlei Flüsse, welche zum öffentlichen Verkehr (Handel und Wandel), zur Schiff- und Floßfahrt bestimmt sind, sind Eigenthum des Staates — begabt mit bevorzugten Rechten. (Regalien.)

Der Staat hat das Recht, zu volkswirthschaftlichen, national-ökonomischen und gewerblichen Zwecken in — und an

öffentlichen Flüssen verschiedene Anlagen, als: Ueberfahrten, Brücken, Schiffmühlen und andere durch Wasserkraft bewegende Werke, Deiche oder Dämme, Durchstiche, Schleußen, Häfen, Niederlagen, Stappelplätze, Triften, Zieh- oder Leinpfadwege ꝛc. herzustellen, öffentliche Flüsse schiff- und floßbar zu machen, neue Kanäle zu diesem Behufe anzulegen, den Lauf der Flüsse in einen andern Rinnsal einzuleiten, wie auch auf verfassungsmäßigem Weg neue Zölle und Mauten einzuführen und bestehende aufzuheben, mit fremden Uferstaaten Schifffahrts- und Handelsverträge und Verbindungen einzugehen.

Zum Fluß wird auch das Wasserbett gerechnet, daher ohne landesherrliche Bewilligung Niemanden erlaubt ist, hierauf Gold zu waschen, Sand und Steine zu sammeln, oder etwas in den Fluß eigenmächtig hinein zu bauen. So wie überhaupt bei öffentlichen Flüssen der Gebrauch derselben Niemand weiter zusteht, als es der Staat ausdrücklich oder stillschweigend erlaubt, so ist derselbe auch berechtiget, den Gebrauch der öffentlichen Flüsse zu belassen, zu erweitern, zu beschränken oder gar einzustellen, insofern dem Letztern nicht besondere Bestimmungen und Verträge mit auswärtigen Staaten entgegen stehen.

Macht der Fluß zwischen zwei benachbarten Staaten die Grenze, so ist derselbe beiden kommun, und es steht hier keinem derselben einseitig eine präjudizirliche Verfügung zu, z. B. die Schlagung einer Brücke, die Anlegung einer Ueberfahrt u. s. w.

Vergl. B. Lande. Th. II. Kap. 1. §. 5. Nr. 4. lit. a, b, c, k in notis.

§. 285.

Seen u. Gesundbrunnen.

Alle Seen, für welche eigene kgl. Seerichter und Seeordnungen bestehen, so wie Gesundbrunnen, für welche eigene kgl. Administrationen bestellt sind, sind Staatseigenthum.

ibid. lit. n.

§. 286.

Der Perlfang gehört im Königreiche Bayern zu den Landeshoheitsrechten (Regalien), wenn auch die Perlbäche selbst — Privaten angehören sollten. Perl-Bäche.

ibid. lit. m.

XXVIII.

Unterhaltung der Schiff-Ziehwege (Leinpfade).

§. 287.

Nach römischem Rechte sowohl, als nach deutschen Rechten ist zwar das Ufer ein Gegenstand des Privateigenthums und gehört den anstoßenden Grundeigenthümern, doch so, daß dadurch der öffentliche Gebrauch des Flusses nicht gehindert werden darf. In so fern also zur allgemeinen Schifffahrt oder zur allgemeinen Benützung der Ströme überhaupt Anstalten und namentlich Schiffzüge am Ufer nöthig sind, so weit müssen die anliegenden Grundbesitzer solche gestatten, und Dienstbarkeit ohne Entschädigung sich gefallen lassen. Die den Flüssen anliegenden Gründe konnten schon ursprünglich nicht anders in Eigenthum und Kultur gelegt werden, als mit der Verbindlichkeit, daß immer so viel Platz am Ufer frei bleiben oder bei verändertem Laufe abgetreten werden müsse, als die sichere und bequeme Ausübung der Schifffahrt jedesmal erfordert. Rechtsverhältnisse.

Von einer Entschädigung kann nur dann die Rede sein, wenn der Leintritt selbst, nicht die natürliche Gewalt des Stromes, die Ursache ist, daß die Ufer brechen und einstürzen, und deßwegen der Ziehweg auf bisher kultivirten Grund, als nunmehr neues Ufer verlegt werden muß.

Beschädigungen, welche keine nothwendige Folge des Leintritts sind, sondern bloß durch Mißbrauch oder Muthwillen der Leinreiter veranlaßt werden, können zwar zu einer

billigen Entschädigungsforderung an die Leinreiter, nicht aber an die Staatskassa Anlaß geben.

Das Recht des Leinpfades ist keineswegs mit der Verbindlichkeit zur Befestigung des Ufers verknüpft; dieses bleibt vielmehr in der Regel, wenn nicht Verträge oder rechtliches Herkommen etwas anderes mit sich bringen, immer eine Reallast, welche der Besitzer des Ufers tragen muß. Gezwungen kann er jedoch zur Verwahrung des Ufers nicht werden, da es ihm frei steht, seinen Grund dem Strome preis zu geben.

Wenn ein Wasserbau lediglich die Anlage oder den Schutz zum Zwecke hat, so trägt die Staatskasse die Kosten allein.

Wenn aber der Eigenthümer des Ufers einen Schutzbau unternimmt, welcher zugleich für den Ziehweg nützlich ist, oder wenn umgekehrt zum Schutze des Letztern ein Bau unternommen wird, welcher zugleich dem Uferbesitzer Vortheil bringt, so ist es billig, daß ein Theil zu den Kosten des andern beitrage, weßwegen in solchen Fällen zwischen dem Staate und dem Eigenthümer des Ufers ein wechselseitiges Uebereinkommen statt finden soll.

So lange endlich ein bestehender Leinpfad nicht vom Staate gefährdet, also kein Wasserbau zu dessen Schutz gefordert wird, ist für dessen gute Erhaltung auf Kosten des Staates pflichtmäßig Sorge zu tragen, damit nicht allenfalls durch die unwegsame Bahn ꝛc. die Leinreiter unnöthiger Weise gezwungen werden, den Leinpfad zu verlassen und die anliegenden kultivirten Gründe zu betreten.

Vergl. Rescr. d. kgl. Minist. d. Finanz. v. 10. Sept. 1823. an d. kgl. Reg. d. Untermainkr. ergangen.

Dölling. Verord. Samml. 1838. B. 16. S. 876. §. 661.

XXIX.

Erhaltung der Uferbauten an öffentlichen Flüssen.

§. 288.

Rechtsverhältnisse des Staates, u. der Besitzer anstoßender Grundstücke an öffentlichen Flüssen.

Um die hie und da noch bestehenden Zweifel über die Verbindlichkeit des Staatsärars auf der einen, dann der Communen, Stiftungen oder Privaten auf der andern Seite zu den Uferbauten an öffentlichen Flüssen zu beseitigen, und die hierüber feststehenden Rechtsgrundsätze in vorkommenden Fällen in Anwendung bringen zu lassen, wurden den kgl. Kreisregierungen Kammer der Finanzen, 6 Exemplare des von dem kgl. Appellationsgerichte für den Untermainkreis in der Sache der Universität Würzburg gegen den kgl. Fiskus, den Mainuferbau zu Mariaburghausen betreffend, unterm 13. Febr. 1825 erlassenen Dekrets und des dasselbe bestätigenden Erkenntnisses des kgl. Oberappellationsgerichts vom 12. Juni desselben Jahres mit dem Auftrage mitgetheilt, jedem Kreisfiskalbeamten ein solches Exemplar zuzustellen.

Ausschr. d. kgl. Minist. d. Finanz. v. 10. Aug. 1825. an sämmtl. kgl. Kr. Reg. ergangen.

Döllinq. Verord. Samml. 1838. B. 16. S. 881. §. 663.

§. 289.

Abdruck des Erkenntnisses des k. Appellationsgerichts f. d. Untermainkreis.

Im Namen Seiner Majestät des Königs.

In der Sache der königlichen Universität Würzburg gegen den kgl. Fiskus, den Mainuferbau zu Mariaburghausen betr., wird die am 24. Dez. 1823 übergebene Klage des kgl. Universitäts-Verwaltungs-Ausschusses, nebst der weiter am 24. des letztverflossenen Monats eingekommenen Vorstellung desselben in den Duplikaten dem Gegentheile zur Wissenschaft mitgetheilt, und die angestellte Klage als nicht statthaft hiemit abgeschlagen, aus den nachstehenden

Gründen.

In dieser Klage wurde das Gesuch gestellt, zu erkennen, daß der kgl. Fiskus verbunden sei

1) das Mainufer zu Mariaburghausen auf Kosten des Staates durch Dämme und dergleichen Arbeiten so zu befestigen, daß für die Zukunft das Abreißen der dortigen Wiesen verhütet werde.

2) die kgl. Universität für den Verlust von 9 1/2 Morgen 22 Ruthen Wiesen zu entschädigen.

Die allgemeinen Gründe des Antrages sind:

A. der Main sei nebst seinen Ufern ein Eigenthum des Staats,

B. die Unmöglichkeit, daß die kgl. Universität ihr Grund-eigenthum selbst — dauerhaft und mit eigenen Mitteln gegen die Gewalt des Stromes schütze, dann die Pflicht des Staats, das Privateigenthum zu sichern.

Zu **A.** Das römische Recht zählt die schiffbaren Flüsse zu den öffentlichen Sachen, deren Benützung jedermann, dem Volke, oder jedem Angehörigen des Staats vergönnt war; den Boden der Ufer hingegen zu dem Eigenthume der Besitzer der anstoßenden Grundstücke, jedoch auch mit der Beschränkung, daß ebenfalls ihr, der Lage an dem Flusse angemessener Gebrauch andern gestattet werden müßte, oder öffentlich gewesen ist.

L. 30. §. 1. ff. de acquir. rer. dominio.
§. 4. institut. de rer. divis.
L. 5. ff. eodem.

2) Das deutsche Staatsrecht behält zwar das Eigenthum schiffbarer Flüsse dem Staate selbst, als ein Landeshoheits-Recht oder Regal, zur Beförderung des allgemeinen Wohles, insbesondere der Schifffahrt und des dadurch betriebenwerdenden Handels vor, erlaubt daher Privatpersonen den Gebrauch des Flusses auf keine andere Weise, als welche die eigentliche Bestimmung desselben nicht

hindert, und durch Verfügungen des Staates allgemein, wie die Schifffahrt, oder speziell, wie die Anlegung von Mühlen und anderer Werke, verwilliget wird.

3) Der Grundsatz des römischen Rechts, daß die Ufer ein Theil der daranstoßenden Felder sind, wurde aber dadurch nicht aufgehoben, liegt vielmehr, da sie mit den Grundstücken zusammenhängen, in der Natur der Sache, und ist unter andern in das preußische allgemeine Landrecht Th. II. Tit. 15. §. 55. mit den Worten aufgenommen: „die Ufer der öffentlichen Flüsse gehören der Regel nach — den Eigenthümern der unmittelbar daran stoßenden Grundstücke.“ Auf ihm beruhen ferner die, im nördlichen Deutschlande zu dem gemeinschaftlichen Schutze längst hergebrachten Deichbands-Genossenschaft und Deichordnungen (Runde in den Grundsätzen des deutschen Privatrechtes, §. 114. seq.) und seine Giltigkeit wird von bewährten Rechtslehrern mit einleuchtenden Gründen behauptet.

Stryk in specim usus moderni Pandect. L. I. Tit. 8. §. 15.
Wernher, Tom. II. part. VI. obser. 479.
Mevius, part. VI. observ. 479.

Den Eigenthümern der an den Fluß grenzenden Grundstücke und Anwohnern, liegt also zunächst die Sorge ob, die dazu gehörigen Ufer zu befestigen, um ihr Eigenthum gegen Zerstörung oder Minderung zu sichern. Ihnen wachset daher auch zu, was allenfalls der Fluß an Erdreich nächst ihren Feldern ansetzt.

Müller ad Struvii Syntagm. jar. prend. L. I. Tit. 8. §. 76.
Schneid, in clem. jur. franco. §. 151.
Leiser, specim. 25. medit. 4.
Selchor in Elem. jur. publ. §. 468.

4) der Staat, welcher den Fluß als sein Regal, und hiezu auch die Ufer benützt, bedient sich hiemit seines Rechtes, und füget dadurch Niemanden ein Unrecht zu. Der Klag-

grund, daß der Fluß ein Eigenthum des Staates ist, kann daher nicht genügen, seine Verbindlichkeit zu bewirken, auf Kosten des Staats-Aerars die Ufer gegen den natürlichen Andrang des Flusses und dadurch entstandenen oder zu befüchtenden Schaden des angrenzenden Privat- oder Gemeinde-Eigenthums zu versichern, wenn er den natürlichen Lauf des Flusses weder verstärkt oder hemmt.

De vitio loci nihil cavetur, si ex loci vitio damnum timeatur, mimine dicendum est, damni infecti stipulationem interponi opportere. Quis enim dubitat, neminem esse, a quo stipuletur, cum nemine nihil faciente, locus publicus ipse damnum inferat sua natura.

L. 24. proem. ff. de damno infecto.

5) Ein Anerkenntniß dieser Verbindlichkeit ist auch nicht aus dem, in der Klage angezogenen Art. 113. des Wiener Congreß-Schluß-Aktes vom 9. Juni 1815, daß jedem Staate die Unterhaltung der Leinpfade und Besorgung der für ungehinderte Schifffahrt nöthigen Arbeiten obliege, zu schöpfen, indem durch diese Uebereinkunft die allerhöchsten und höchsten deutschen Staaten wechselseitig sich zur Begünstigung des allgemeinen Handels und Wandels die Verhältnisse zwischen einem Staate und seinen Angehörigen unter sich keineswegs berührt wurden, also auch nicht ausgesprochen worden ist, daß auf Kosten des Staates die Ufer befestiget werden müßten.

Zu **B**. Die angegebene Unmöglichkeit für die königliche Universität, das Ufer des Mains zu Mariaburghausen dauerhaft selbst zu schützen, insofern solche daher rühren soll, daß weiter oben der Fluß einen unregelmäßigen Gang genommen habe, ist gleichfalls unzulänglich, die Verbindlichkeit zur Entschädigung und Abhilfe auf Kosten des Staats-Aerars zu begründen.

Damit darf, um den eigentlichen Gesichtspunkt richtig aufzufassen, nicht verwechselt werden, die unverkennbare Schuldigkeit solcher Gemeinden und einzelner Güterbesitzer, zu welchen dann auch der Staat, wenn er in der betreffenden Gegend Grundeigenthum selbst besitzt, unbezweifelt zu zählen ist, die Gefahr der Beschädigung, welche sie sämmtlich bedroht, und wenn einer sein Eigenthum zu schützen vernachläßigt, dasjenige der Andere noch mehr, als sonst gefährdet, Jeder an seinem Theile, oder durch Zusammengreifen gemeinschaftlich abzuwenden.

Diese Sorge für Abwendung der Wasserschäden, die zweckmäßige Leitung der erforderlichen Anstalten, Ermittelung der Contribuenten, und jeder treffenden Conkurrenz-Rate, zu dem Zwecke auch Entscheidung der Streitigkeiten über die Verbindlichkeit zu conkurriren, ist aber zu dem Wirkungskreis der kgl. Regierungen, Kammer des Innern, zunächst gesetzlich gewiesen, folglich dort geeignet anzurufen.

Edikt v. 17. März 1817. §. 29 u. 34. — 15. Apr. §. 51. — Die Formation und den Wirkungskreis der Regierung. u. Staatsminist. betreffende Verordg. v. 5. Nov. 1817, das Straßen- und Wasserbauwesen betr.

2) Die Unzulänglichkeit ihrer Einkünfte zur Bestreitung aller nothwendigen gewöhnlichen Ausgaben der königl. Universität würde den Zuschuß des im Ganzen Mangelnden aus dem Aerar des für die Aufrechthaltung und dem Flor seiner Bildungsanstalten besorgten Staates ansprechen, jedoch nicht berechtigen, eine einzelne vorkommende Ausgabe dem Aerare des Staates aufzubürden.

3) Das, die Umlage für Gemeindebedürfnisse betreffende Edikt vom 22. Juli 1819 benennt, Art. I. u. IV., als einen der Fälle, in welchen solche Umlagen Statt finden, oder auch von dem Beitrage hiezu, die, für besondere Gemeindebedürfnisse bestehende Ortsstiftungen befreit bleiben sollen, denjenigen, wenn die Ausgaben solcher für

besondere Gemeindebedürfnisse bestehenden Ortsstiftungen durch den Ertrag ihres Vermögens nicht gedeckt seien.

Die Anwendbarkeit dieses Gesetzes, welches nur die Glieder der betreffenden Gemeinde verpflichtet, die Leistungen der für sie vorhandenen Ortsstiftungen, wenn diese sie selbst zu bestreiten nicht vermögen, zu übernehnen, gegen den kgl. Fiskus ist also gleichfalls nicht abzusehen.

4) Das Aerar des Staats hat nicht die Bestimmung, würde auch unzureichend sein, das einzelne Privat- oder Gemeinde-Eigenthum gegen die Gewalt der Elemente zu bewahren, und ihre Verheerungen zu vergüten. Der durch die Verfassungs-Urkunde bestätigte Grundsatz, daß der Staat jedem Einwohner Sicherheit seines Eigenthums gewähre, verspricht nur den Schutz gegen äussern Angriff, und rechtliche Hilfe gegen Beeinträchtigung durch Handlungen des Staats selbst, oder Anderer.

Die Kosten der Wasserbauten müssen in der Regel diejenigen tragen, welche die dadurch entstandene Anstalt zunächst benützen, oder damit einen gemeinschaftlichen Schaden von sich abwenden, oder doch davon Vortheil ziehen.

I. unica ff. de ripa munienda.

I. 2. C. de immunitate nemini concedenda.

I. 4. et 5. C. de privil. domus augustae.

Puffendorf. T. III. observ. 134. et 135.

Wernher. allegat I.

Har, Handbuch der Polizeiwissenschaft. §. 773.

Eine Verbindlichkeit, ganz oder zum Theil durch Beihilfe, das Ufer des Mains zu Mariaburghausen auf Kosten des Staats-Aerars zu befestigen, könnte also noch daher fließen, wenn der Lauf des Flusses eine, dem dortigen Privateigenthum schädliche Richtung durch Veranstalten des Staates genommen hätte, welcher Umstand nicht behauptet wurde.

Sie könnte endlich noch daher entspringen, wenn die Unterhaltung der Ufer dem Staate zur Benützung des Flusses,

als seines Regales, nothwendig oder doch wesentlich nützlich wäre.

Dieser Grund wurde aber in der Klage dahin berührt:

„daß ein ungeregelter Lauf des Flusses selbst der Schiff=
„fahrt nachtheilig sein würde, welches letztere bereits
„bei Haßfurt der Fall sein solle, was aber nicht hieher
„gehöre."

Die Angabe ist jedoch in der Geschichte zu mangelhaft und unsicher gefaßt, als daß sie an und für sich die Klage gegen den kgl. Fiskus auf Bestreitung der Kosten des Uferbaues, viel weniger auf Ersatz der, schon durch die Gewalt des Stromes sich ergebenen Beschädigung des Privateigenthums aus dem Aerar des Staates zu rechtfertigen vermöchte.

G. O. c. IV. §. 7.

Da hiedurch keines der vorgebrachten Momente zur Begründung des Klagerechtes gegen den kgl. Fiscus genügend befunden wurde, so konnte der angestellten Klage nicht Statt gegeben werden.

Decretum Würzburg, den 13. Febr. 1824.

Dölling. Verord. Samml. 1838. S. 883 — 887.

Kgl. b. Appellations=Gericht für den Untermainkreis.

§. 290.

Erkenntniß.

Se. Königliche Majestät erkennen in Sachen der Königl. Universität zu Würzburg gegen den Kgl. Fiscus — den Main=Uferbau bei Marienburghausen betr.

Abdruck des Erkenntnisses des Oberappellationsgerichts des Königreichs.

Zu Recht,

Und bestätigen das Erkenntniß des Kgl. Appellationsgerichts für den Untermainkreis vom 13. Febr. dieses Jahres.

Gründe.

Zu den Motiven des erstrichterlichen Ausspruches wird noch bemerkt:

1) Nach römischem Rechte ist es völlig unzweifelhaft, daß das Ufer öffentlicher Gewässer, insbesondere der Flüsse, zu dem Privateigenthume derjenigen gehöre, deren Grundstücke von dem Flusse bewässert wurden.

Riparum quoque unus sagt unter andern L. 1. §. 4. de rerum divisione: publicus est jure gentium, sicut ipsius fluminis; itaque naves ad eas adpellere funes arboribus ibi natis religare, onus aliquod in his reponere, cuique liberum est, sicut per ipsum flumen navigare. Sed earum proprietas illorum est quorum praediis haerent, qua de causa quoque arbores in iisdem natae eorundem sunt.

Daher lag nach römischem Recht auch dem Nachbar des Flusses die Sorge für die Erhaltung seines ausschließlichen Eigenthums ob; von diesem ist derselbe nach den Gesetzen, insbesondere nach **lex unica D. de ripa munienda** so wenig befreit, daß ihm bei vorhabendem Schutzbaue selbst die Leistung besonderer Sicherheit wegen der nicht gehinderten Schifffahrt obliegt.

2) Diese Rechtssätze sind auch durch das deutsche, und insbesondere durch das fränkische Privatrecht nicht abgeändert, denn es stehet:

a. der Anwendung des gemeinen Rechts durchaus keine Verschiedenheit der Institute entgegen. Der Staat nimmt jetzt auch schiffbare Flüsse als öffentliches Eigenthum und noch besonders als nutzbares Regal in Anspruch, deßhalb aber noch nicht die Verbindlichkeit auf sich, die nicht zum Flusse selbst gehörigen, sondern solchen nur begrenzenden Grundstücke gegen Naturereignisse zu schützen, welche auf den Fluß und durch diesen zerstörend auf die anstoßenden Grundstücke wirken, eben weil diese Ereignisse durch menschliche Kraft nicht

abwendbare Zufälle sind, deren schädliche Wirkung der Eigenthümer tragen muß. Nach dem Rechts-Axiome: **casum sentit dominus.**

b. Daher haben auch von jeher die verschiedenen deutschen Landrechte, als z. B. das Preußische, Th. II. Tit. 15. §. 55, und das bayersche Landrecht, Th. 4. Kap. 16. §. 11., die Sicherung der Ufer an öffentlichen Gewässern den einzelnen Besitzern, oder wo deren Kräfte unzureichend sind, jeden Gemeinden und Genossenschaften überlassen.

c. Aus diesen verschiedenen Provinzialrechten haben aber ältere und neuere Privatrechtslehrer den Grundsatz gebildet, daß aus dem landesherrlichen Regale allein, wo nicht Ausnahmsfälle insbesondere die Errichtung eines künstlichen Werkes, z. B. eines errichteten Wehres, einer Mühle u. dgl. und der dadurch verursachten starken Zuleitung des Stromes eintreten — die Obliegenheit der Erhaltung der anstoßenden Grundstücke gegen die Gewalt des frei fließenden Stromes niemals mit sich bringe.

Die Verbindlichkeit (sagt dieser Schriftsteller 1293), Deiche an Flüssen und Seen zu unterhalten, ruht auf dem Besitze der gesicherten Grundstücke, und gehet auf jeden Besitzer über.

d. Dieselben Grundsätze stellt auch Schmid §. 149. u. 151. **in elementis juris franconici** auf.

Da nun in den Gebietstheilen des ehemaligen Großherzogthums Würzburg durchaus keine diesen Folgerungen aus allgemeinen Rechtsprinzipien und der Analogie der meisten deutschen Provinzial-Statute entgegenstehenden Verordnungen bestehen, so würde der gegen den kgl. Fiskus auf Ersatz des bisher dem Universitäts-Besitzthume zu Marienburghausen am

Maine durch diesen Strom zukommenden Schadens und Sicherung des Ufers für die Zukunft von Königlicher Universität gestellte Antrag mit Recht, wie vom kgl. Appellationsgerichte geschehen, abgewiesen.

München, den 12. Juni 1824.

Oberappellationsgericht des Königreichs Bayern.

Dölling. Verord. Samml. 1838. Bd. 16. S. 881.

§. 291.

Aus den in obigen Erkenntnissen entwickelten Rechtsgrundsätzen ergiebt sich demnach Folgendes:

1) Schiff- und floßbare und überhaupt öffentliche Flüsse sind Eigenthum des Staates, ein Landeshoheitsrecht, ein Regal. Der Staat, welcher den Fluß als ein Regal benützt, bedient sich hiemit seines Rechtes, ohne hiedurch Jemand Unrecht zu thun.

2) Die Ufer sind ein Theil der daranstoßenden Grundstücke, mit welchen sie zusammenhängen, die Ufer gehören daher, wo dieses der Fall ist, den Eigenthümern der unmittelbar daranstoßenden Grundstücke. Den Eigenthümern derselben liegt daher die Sorge ob, die dazu gehörigen Ufer zu befestigen und zu erhalten, um ihr Eigenthum gegen Zerstörung oder Minderung zu sichern. Ihnen wächst daher auch zu, was allenfalls der Fluß an Erdreich nächst ihren Grundstücken anlegt.

3) Der Staat, wenn er auch schiffbare Flüsse als öffentliches Eigenthum und noch besonders als nutzbares Regal in Anspruch nimmt, so nimmt er doch keineswegs die Verbindlichkeit auf sich, die nicht zum Flusse gehörigen, sondern solchen nur begrenzende Grundstücke gegen Naturereignisse zu schützen, welche auf den Fluß und durch diesen zerstörend auf die anstoßenden Grundstücke wirken, eben weil diese Ereignisse durch menschliche Kraft

nicht abwendbare Zufälle sind, deren schädliche Einwirkung der Eigenthümer tragen muß.

4) Dagegen sind von dieser Verbindlichkeit die Grundstückeigenthümer und Anwohner frei, wenn der Staat den natürlichen Lauf des Flusses durch Errichtung eines künstlichen Werkes hemmt, oder durch andere Vorrichtungen eine starke schädliche Zuleitung des Stromes veranlaßt, z. B. durch Herstellung eines Wehres, Errichtung von Schleußen, Mühlen u. s. w.

5) Gleiche Verbindlichkeit liegt dem Staate ob, wenn er in der betreffenden Gegend ein dem Flusse anstoßendes Grundeigenthum selbst besitzt, wo er mit den andern Grundbesitzern zu concurriren hat.

6) Die Kosten der Wasserschäden müssen in der Regel diejenigen tragen, welche die dadurch entstandene Anzahl zunächst besitzen, oder damit einen gemeinschaftlichen Schaden von sich abwenden, oder davon Vortheil ziehen.

7) Der durch die Verfassungs-Urkunde bestätigte Grundsatz: daß der Staat jedem Einwohner Sicherheit seines Eigenthums gewähre, verspricht nur den Schutz gegen äussern Angriff und rechtliche Hilfe gegen Beeinträchtigung durch Handlungen des Staates selbst, oder Anderer.

8) Die Streitigkeiten über Wasserschäden, resp. die Geltendmachung der Rechtsansprüche auf Schadenersatz, competirt zu den Civilgerichten, dagegen die Sorge für Abwendung der Wasserschäden, die Wiederherstellung im vorigen Zustand, die zweckmäßige Leitung der erforderlichen Anstalten, Ermittlung der Contribuenten und der jeden treffenden Concurrenz-Rate, so wie die Entscheidung der Streitigkeiten über die Verbindlichkeit zu concurriren, ist nach erschöpfter Instruktion der Polizeibehörde dem Wirkungskreise der kgl. Regierungen, Kammer des Innern, vorbehalten.

XXX.

Conkurrenzen zu Wasserbauten.

§. 292.

Rechtsverhältnisse.

Im Jahre 1821 ergiengen, Betreffs der Wasserbau-Conkurrenz, an die kgl. Regierung des Regenkreises folgende Directiven:

1) Die für die Conkurrenzen zum Straßenbau gegebenen Bestimmungen können nicht auf jene zu den Wasserbauten angewendet werden, weil der ausschließende Zweck der Landstraßen, nämlich Erleichterung des Verkehrs, niemals ein bloß örtliches Interesse hat, sondern wenigstens einem ganzen Kreise, oder auch mehreren Kreisen, welche die Straße durchzieht, unmittelbaren Nutzen bringt, während die Wasserbauten nur in so weit sie die Schiff- und Floßfahrt befördern, mit den Landstraßen zu vergleichen sind; dagegen in allen Fällen, wo sie die Abwendung von Ufereinbrüchen, Ueberschwemmungen u. dgl. zum Zwecke haben, nur für die unmittelbaren Adjazenten, höchstens für die Bewohner des Flußthales Inundations-Bassins von Interesse sind, und manchen vielleicht nur $^1/_2$ Stunde oder noch weniger entfernten, aber vor dem Strome gesicherten Grundbesitzern gar nicht betreffen.

2) Deswegen findet auch die Verordnung vom 6. April 1812 über Kreisumlagen zu Straßenbauten weder eine analoge Anwendung auf Wasserbauten; sondern diese sind vielmehr, in so weit sie ausschließend oder doch zum Theile das allgemeine Interesse der Schiff- oder Floßfahrt betreffen, im Verhältnisse dieses Interesses, aus allgemeinen Staatsmitteln zu bestreiten; wogegen, in so ferne nicht besondere Rechtstitel eine Ausnahme machen, die Beseitigung von Uferbeschädigungen denjenigen obliegt, deren Eigenthum bedroht ist.

3) Die Ausdehnung von Conkurrenzen zum Wasserbau sollte nicht sowohl nach der Entfernung vom Bauplatze, als nach der Theilnahme an der Gefahr der Beschädigung ermessen werden, weil nicht sowohl diejenigen, welche überhaupt von ihm bedroht werden, eine gewisse natürliche Deichgenossenschaft oder Assekurranzgesellschaft unter sich bilden, wie dieses auch in der Verordnung über die Verfassung und Verwaltung der Gemeinden vom 17. Mai 1818, §. 7., angedeutet ist.

Uebrigens bleibt die Anordnung der Bezirks-Conkurrenzen zu derlei Wasserbauten, nach dem Gesetze vom 22. Juli 1819 über die Umlage zu Gemeindebedürfnissen Art. IX., den kgl. Kreisregierungen unter Beiziehung der Bezirksgemeinde überlassen.

4) So wenig die Verordnung vom 6. April 1818 über die Kreisumlagen zum Straßenbau im Allgemeinen eine gesetzliche Anwendung auf Wasserbauten findet, eben so wenig gilt hier dieselbe gesetzliche Ausscheidung der Kosten zwischen der Staatskasse und den Conkurrenten, wie bei den Straßen, indem vielleicht bei den Wasserbauten jedesmal so genau als möglich ausgemittelt werden muß, welche Arbeiten und welche Ausgaben für den allgemeinen Zweck der Schifffahrt, welche dagegen für die Privatzwecke der Uferversicherung nothwendig seien, und in welchem Verhältnisse die ersten zu den zweiten stehen. Ist aber einmal diese Ausscheidung geschehen, so wird es allerdings am zweckmäßigsten sein, die Ausgaben für Grundentschädigung, Materialaufwand und Aufsicht vorzugsweise der Staatskasse und dagegen die Handarbeiten und Fuhren vorzugsweise den Conkurrenten zuzuweisen.

5) Bei der Repartition der Arbeiten und Fuhren soll den Conkurrenten jedesmal überlassen bleiben, ob sie dieselben in Natur leisten oder in Geld ablösen wollen.

Im ersten Falle dürfen aber den Conkurrenten nicht die Hand- und Fuhrschichten der Zahl nach zugewiesen werden; sondern die einzelnen zu leistenden Arbeiten dem Maaße nach, z. B. so viele Cubikfuße Graben herzustellen, so viele Maschinen beizuführen.

6) Die conkurrirenden Gemeinden sind jedesmal aufzufordern, einen oder einige Aufseher der Arbeit aus ihrer Mitte zu wählen, damit sie sich selbst überzeugen, ob sowohl jene Leistungen, welche der Staatskasse zur Last fallen, als denjenigen, welche durch Conkurrenz zu bestreiten sind, richtig erfüllt werden, und ob nicht durch einen Saumsal von einer oder andern Seite den übrigen Betheiligten ein Nachtheil zugehe.

Rescr. d. kgl. Minist. d. Finanz. v. 28. Juni 1821 an die kgl. Reg. d. Regenkr. ergangen.

Dölling. Verord. Samml. 1838. S. 874. §. 658.

§. 293.

Vollzug des Districts-Umlagengesetzes v. 11. Sept. 1825, bezüglich auf die Conkurrenz d. Bau-Aerares.

Die Anträge auf die ausschließende oder theilweise Uebernahme der Kosten für Wasserbauten auf das Staats-Aerar entbehrten bisher nicht selten einer ausführlichen Darstellung jener thatsächlichen Verhältnisse, durch welche die Bau- oder Beitragspflichtigkeit des Staats-Aerars vorzugsweise bedingt ist. Um nun in den Stand gesetzt zu sein, solche Anträge sogleich und ohne Einholung nachträglicher Ergänzungen geeignet zu würdigen, fand sich das kgl. Ministerium des Innern veranlaßt, die kgl. Kreisregierungen zur genauesten Beobachtung folgender Vorschriften aufzufordern:

I. Die Pflichtigkeit des Bau-Aerars bemißt sich bekanntlich strenge nach folgenden Grundsätzen:

1) Was dem Staate als solchen, das heißt, als Repräsentanten des öffentlichen Interesses, bestehender Gesetze, rechtskräftige Verträge, dann rechtsbeständigen Herkommens obliegt, fällt auch seinem vollen Umfange nach dem Bau-Aerare zur Last;

2) was aus solchen Voraussetzungen ausschließend in dem allgemeinen Interesse des Wasserbaues und der Schiffahrt beantragt wird, ist gleichfalls, insoferne nicht rechtsgiltige Verträge oder rechtsbeständiges Herkommen ein Anderes bestimmen, von den Baufonden zu bestreiten;

3) soferne endlich einer dritten gesetzlich obliegenden Bauunternehmung von dem Staate im öffentlichen Interesse, namentlich im Interesse des Strom- und Flußlaufes, eine die nächsten Zwecke der Unternehmung überschreitende Ausdehnung gegeben werden will, liegt auch die aus dieser Ausdehnung hervorgehende Ausgabe ausschließend dem Bau-Aerar ob. Wo dagegen

4) keine der obigen Prämissen gegeben ist, tritt bekanntlich eine Beitragspflicht des Bau-Aerars kraft der deutlichen Bestimmung des Gesetzes vom 11. September 1825 nur in so ferne ein, als

a. den Baufonden nach Vertrag, Herkommen oder aus sonstigen Titeln privatrechtliche Verpflichtungen obliegen, oder als

b. das Bau-Aerar wegen der Schiff- und Floßfahrt bei dem Wasserbaue betheiligt erscheint, und zwar in dem Falle

ad a. nach Maßgabe der speziellen Rechtsverbindlichkeit, im Falle

ad b. nach dem Verhältnisse der Betheiligung des Bau-Aerars zu den übrigen Betheiligten.

II. Die von der Betheiligung des Bau-Aerars genau zu trennende Betheiligung des Allerh. Finanz-Aerars als Inhabers von Realitäten und nutzbaren Rechten, bemißt sich, soferne es sich um Local-Umlagen frägt, nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 22. Juli 1819, Art. II. Ziff. 3., soferne von Distrikts-Umlagen die Sprache ist, nach dem Gesetze vom 11. Sept. 1825 nach §. 9. dieses Gesetzes.

III. Die Loyalität der Staatsregierung erheischt, daß die Baupflicht der Baufonde in Anspruch genommen und gewährt werde, wo, so oft und weit selbe nach den so eben entwickelten gesetzlichen Anhaltspunkten gegeben ist. Dagegen gebietet aber auch die bekannte Beschränktheit dieser Fonde jede Mitwirkung abzulehnen, wo, so weit und so oft eine Verpflichtung nach dem hier genau auseinander gesetzten Standpunkt der bayerischen Gesetzgebung nicht gegeben ist.

Es ist daher nöthig, jedem Antrage auf ausschließende oder theilweise Uebernahme der Kosten eines Wasserbaues auf das Bau-Aerar unter spezieller Hinweisung auf dem bestimmten Gesetz- oder Rechtstitel die genaue Erörterung der Frage beizufügen, ob und aus welchen der obenbenannten Voraussetzungen eine Verpflichtung des Bau-Aerars Platz greife, damit das Gesuch sogleich vollständig gewürdiget und den stets geschäftshemmenden, oft aber mit einer bedeutenden Zunahme der Kosten und mit einer wesentlichen Belastung des Aerars und der betheiligten Gemeinden verbundenen Zwischenbefehlen und Ergänzungs-Aufträgen vorgebeugt werde.

Ausschreib. d. k. Minist. d. Innern v. 25. April 1835 an sämmt. k. Kr. Reg. diesseits d. Rheins ergangen.

Döllinger. Verordg. Samml. 1838. B. 16. S. 894. §. 669.

XXXI.

Rechte der Privaten an öffentlichen Flüssen.

§. 294.

Indirekte und direkte Rechte der Privaten.

Den Privaten stehen an öffentlichen Flüssen indirekte und selbst direkte Rechte zu.

Nach dem deutschen Rechte sind öffentliche Flüsse Regalien des Staats; Privaten können daher an der unmittelbaren Benützung derselben nur in so ferne Antheil nehmen, als dabei der Regalität kein Abbruch geschieht, oder ihnen

die in ihr begriffenen Nutzungsrechte von dem Landesherrn besonders verliehen werden. Aber auch direkt können den Privaten Rechte gegen den Staat erwachsen, wenn z. B. der Staat den natürlichen Lauf des Flusses durch Errichtung von künstlichen Werken und andern Vorrichtungen eine starke schädliche Zuleitung des Stromes veranlaßt, z. B. durch Herstellung von Wehren, Schleußen, Mühlen ꝛc.; es erwachsen hiedurch den Anwohnern hinsichtlich ihrer beschädigten Grundstücke Rechtsansprüche auf Entschädigung gegen den Staat; er muß entschädigen.

Vergl. oben §. 291.

XXXII.

Privat-Flüsse und Bäche, und andere Gewässer.

§. 295.

Begriff. Unter Privatflüsse und Bäche versteht man jene, welche im Gegensatze der öffentlichen Flüsse — im Sondergut und in der daraus fließenden Benützung eines Einzelnen oder Mehrerer sich befinden und zu einem geschlossenen Privateigenthumscomplex gehören.

Bäche werden nach ihrer ganzen Länge als Eigenthum desjenigen angesehen, durch dessen Grund sie fließen; von den stehenden Wässern gehören Teiche dem, der sie auf seinen Grund anlegt, Landseen dem Eigenthümer von Grundstücken, welche den See umgeben; werden dieselben von Grundstücken Mehrerer begrenzt, so sind sie allen diesen gemeinschaftlich; Quellen, zu welchen auch Gesundbrunen gehören, dem, auf dessen Grundstück dieselben entspringen.

Vergl. oben §. 9. und 10.

§. 296.

Rechte an Privat-Wässern im Allgemeinen. Hier gilt im Allgemeinen die Regel: Privatwässer genießen dieselben Rechte, wie der Grund selbst. Der Eigenthü-

mer des Grundes ist auch Herr des Wassers. Demnach ist der Besitzer eines eigenen Wassers befugt, mit dem Wasser, welches auf seinem Grund entspringt, oder von einem fremden Grund dahin fließt, nach Belieben zu verfügen. Er ist auch nicht schuldig, dasselbe auf seines Nachbars Grund abfließen zu lassen; er mag es selbst gebrauchen oder anderwärtshin ableiten, wenn auch dem Nachbar hiedurch Schaden zugeht, und es hindert auch nichts daran, wenn auch schon früher das Wasser immer dahin abgeflossen ist. Ganz anders verhält es sich aber, wenn der Nachbar auf des Andern Grund deßhalb durch einen Rechtstitel, Servitut, Vertrag, Verjährung, ꝛc. ein Recht hierauf erworben hat.

Bayr. Landr. Th. II. Kap. 1. ne: 4. lit. l. in notis.

§. 297.

Fortsetzung.

Der Eigenthümer des Grundes ist Herr des Wassers. Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen darf man über eigenen Grund und Boden nach Belieben und mit Ausschluß Anderer verfügen. Es bedarf daher durchaus keiner Bewilligung, auf eigenen Grund Teiche zur Fischzucht anzulegen, auf eigenen Landseen das Fisch=, Brücken=, Fahr=, Schiff=, Floß= und Triftrecht ꝛc. auszuüben, Wasserleitungen, Bleichen, Badehäuser, Waschanstalten, Schaafwäschen, Tränken, Schwemmen ꝛc. anzulegen, Quellen aufzufangen, hievon Rohrwasser Andern verleit zu geben, mit Gesundbrunnen Handel zu treiben ꝛc.

§. 298.

Miteigenthumsrechte an Privat=Wässern.

Privatwässer können aber auch Mehreren gemeinschaftlich zustehen. Hier ist das Miteigenthum entscheidender Grundsatz, und die gemeinschaftliche Benützung, Folge. Die Miteigner besitzen nach den Grundsätzen jeder Gemeinschaft gleiche Rechte zu einander. Es darf daher keiner der Mit=Eigenthümer vom Wasser, das seinen eigenen Grund und Boden durchströmt, einen solchen Gebrauch machen, welcher das gleiche Recht der Uebrigen stört oder gar aufhebt. Dieser Fall

kann eintreten bei stromabwärts liegenden Angrenzern oder Berechtigten, wenn dieselben durch Vorrichtungen den oberhalb Gelegenen unnöthige Stauungen verursachen, oder umgekehrt, die oberhalb Liegenden den tiefer liegenden Theilnehmern wie immer das Wasser entziehen ꝛc.

XXXIII.

Besondere Wasserrechte.

§. 299.

Fischerei-Recht.

Die Fischerei folgt dem Eigenthum des Wassers in so weit dieselbe von der Landeshoheit nicht besonders vorbehalten ist; doch ist ihre Ausübung jederzeit an die landesüblichen oder örtlichen Fischordnungen gebunden.

v. Cancrin Wasser. B. III. Abth. 12. S. 55.
Strube d. rechtl. Bed. Thl. II. Bed. 87. S. 328. Thl. V. Bed. 18. S. 37.

In alleineigenthümlichen Seen und Teichen kann die Fischerei bezüglich der Fischordnungen unbedingt ausgeübt werden. Zu den Fischen gehören auch Krebse und Schildkrötten, nicht aber Enten, Gänse, Pläßlinge, Rohr- und Wasserhühner, u. dgl. Wild- und heimisches Federvieh, und eben so wenig Otter und Biber, ausser es ist mit dem Fisch- zugleich das Jagdrecht verbunden.

Bayr. Landr. Thl. II. Kap. 3. Nr. 36. lit. c.

In Wässern, welche durch mehrere Grundstücke fließen, steht jeden besondern Grundeigenthümer die Ausübung der Fischerei nur innerhalb seines Grundstückes resp. Rinnsales und nicht weiter zu. Das Fischerrecht ist hier nach der Analogie des Jagdrechts zu beurtheilen, nach welchem der Jagdberechtigte nur in seinem Jagd-Territorium zu jagen befugt ist.

§. 300.

Brücken-recht auch Schiff-Brücken.

Das Recht, Brücken über Flüsse anzulegen, unterliegt nach Verschiedenheit der Gewässer verschiedenen Bestimmungen. Ueber eigenthümliche Gewässer darf der Besitzer derselben zu

seinem Gebrauche und Bequemlichkeit Brücken selbst ohne Bewilligung anlegen. Ihm allein steht die Unterhaltung zu, so wie es ihm frei steht, dieselben wieder eingehen zu lassen.

Brücken über öffentliche Flüsse anzulegen, so wie die Befugniß, zu deren Unterhaltung Brückenzölle zu fordern, ist der Landeshoheit vorbehalten. Solche Zölle können aber auch Privaten und Gemeinden unter gewissen Bedingungen verliehen und an dieselben auch verpachtet werden.

v. Rohr Haushaltungsrecht. B. VIII. Kap. 7. und 8.

Ist der Fluß gemeinschaftliches Eigenthum mehrerer Privaten, so müssen zur Herstellung einer Brücke sämmtliche Miteigner hiezu einverstanden sein. Gehört ein Strom zweien Staaten an, so müssen dazu beide ihre Zustimmung geben.

Im Allgemeinen lassen sich hier die Grundsätze anwenden, welche für Anlegung öffentlicher Wege gelten, indem Brücken nichts anders sind, als fortgesetzte Wege.

Wer daher öffentliche Wege anlegen darf, darf auch Brücken über Flüsse bauen.

Wer zur Erhebung von Weggeld berechtigt ist, ist auch zur Erhebung von Brückenzöllen berechtiget.

Schiffbrücken unterscheiden sich von andern Brücken dadurch, daß sie beweglich, und nachdem sie größtentheils auf öffentlichen Flüssen angelegt werden, Staatseigenthum sind. Im übrigen gilt von den Schiffbrücken das, was von den Brücken überhaupt gesagt ist.

Wer den Strom benützt, auf dem er eine Brücke baut, dem liegt auch die Unterhaltung derselben ob.

Preuß. Landr. Th. II. Titl. 15. §. 53.

Brücken über Privatflüsse zum Uebergang der Reisenden haben diejenigen zu unterhalten, denen die Unterhaltung der Wege obliegt, was großentheils bei Gemeinden eintritt.

ibid. §. 54.

Wenn durch eine schadhafte Brücke bei vorschriftsmäßigen

Gebrauche Menschen oder Thiere beschädigt werden, so ist der Eigenthümer der Brücke hiefür zum Schadenersatz verpflichtet.

Wo schon eine Ueberfahrt gegen Lohn besteht und der Inhaber derselben durch Anlegung einer Brücke beeinträchtiget wird, kann derselbe vom Erbauer der Brücke Entschädigung fordern.

Rousseau Beiträge §. 120.

Hat der Staat für öffentliche, nothwendige und gemeinnützige Zwecke Brücken zu erbauen, so unterliegt es keinem Zweifel, daß bezüglich der Abtretung des nothwendigen Terrains der Angrenzer die Bestimmungen des Zwangsabtretungs-Gesetzes in Anwendung kommen.

Gesetz vom 17. Nov. 1337.
Ges. Bl. 1837. Nr. 4. Titl. I. Art. I. A. Zif. 9.

Oeffentliche Brücken gehören zum allgemeinen Gebrauche für Jedermann, Privat- oder Vizinalbrücken nur zum Gebrauche Einzelner, welchen dieselben gestattet werden.

Brücken dürfen Flußberechtigte nicht beeinträchtigen, ausserdem sie vom Erbauer derselben entschädiget werden müssen.

Bei Umlegung beschädigter öffentlicher Brücken darf die frühere Communikation nicht ganz unterbrochen werden, und es ist daher in solchen Fällen eine Nothbrücke herzustellen.

Daß endlich Brücken der öffentlichen Sicherheit wegen nach den Brückenbau-Vorschriften unter polizeilicher Aufsicht hergestellt werden müssen, versteht sich von selbst.

§. 301.

Fährrecht, Ueberfahrtsrecht.

Fährrecht (Ueberfahrtsrecht) ist die Befugniß, Personen, Vieh, Wägen, Güter über einen Fluß zu setzen.

Die Errichtung einer Ueberfahrt über öffentliche Flüsse und die Festsetzung eines Fährgeldes zu deren Unterhaltung ist ein Stromregal der Landeshoheit.

B. Landr. Th. II. Kap. 8. §. 11. Nr. 15 in notis.

Zur Errichtung von Ueberfuhren über öffentliche Flüsse durch Privaten oder Gemeinden ist die Bewilligung der betreffenden kgl. Kreisregierung nothwendig.

Siehe oben Th. I. §. 61.

Macht der Strom die Grenze zwischen zwei fremden Staaten, so ist die beiderseitige Einwilligung erforderlich, eben so ist es zu halten, wenn Ufer und Fluß zweien Privaten gemeinschaftlich zugehören.

Gehört Ufer und Fluß einem einzigen Privaten, und dient die Ueberfahrt nur zu Privatzwecken, so bedarf es selbst dann keiner Genehmigung, wenn das Stromregal anerkannt ist.

Preuß. L. R. Th. II. Tit. 15. §. 50.

Unglücksfälle, welche durch den Bau der Fähre, oder durch Fahrläßigkeit des Führers geschehen, hat im ersten Falle der Inhaber und im letzten Falle der Führer zu tragen.

Die Bauvorrichtung, wozu die Seilpfähle oder Widerlage und der Uferbau zum Landen oder Anfahren gehören, muß, wie bei dem Brückenbau, unter polizeilicher Aufsicht angelegt und ausgeführt werden.

§. 302.

Inseln, Werder und Alluvionen.

Zum Strome gehört das Bett. Schiffreiche Ströme sind Eigenthum des Staates mit der Zugehör — dem Bette. Nach deutschrechtlichen Grundsätzen gehören daher Werder (**insulae in flumine natae**) und Alluvionen der Landesherrschaft als Eigenthümer des Stromes und nicht den Eigenthümern des Nachbarlandes.

Vergl. Sachsenspiegel. B. II. Art. 55.

Moser, Th. IX. S. 219.

v. Cramer, Nebenst. Th. 9. Nr. 7. S. 119.

§. 303.

Schiff- und Floßrechte.

Die Schiff- und Floßfahrt dient zum allgemeinen Verkehr (Handel und Wandel). Wer dieselbe auf öffentlichen Flüssen, welchen das Stromregal zusteht, betreiben will, bedarf hiezu ein landesherrliches Privileg oder Patent und muß sich gefallen lassen, hiefür die bestimmten Gebühren zu leisten und sich den bestehenden Schiff- und Floßordnungen genau zu unterwerfen. Wer das Recht zur Schifffahrt hat, darf auch den Leinpfad, jedoch mit möglichster Schonung des Privateigenthums, benützen.

v. Rohr, Haushaltungsrecht. B. VIII. Kap. 4. A.

Durr, de jure gratiae (von Floßrecht).

Moser, Th. IX. S. 233.

Biener, de semita nautarum in ripis fluminum navigerorum (Leinpfad)

§. 304.

Deichbau-Recht.

Deiche oder Dämme gehören zu den wichtigsten Schutzwerken, welche zur Sicherung der angrenzenden Grundstücke gegen Ueberschwemmung angelegt werden. Der Inbegriff der bezüglich der Anlegung, Erhaltung und Wiederherstellung der Deiche oder Dämme anwendbaren Rechte und Verbindlichkeiten ist das Deichbaurecht, welches im nördlichen Deutschlande zu Hause ist. Die Quellen dieser rechtlichen Bestimmungen sind meistens Localstatuten der an Flüssen und Seen gelegenen Städte, Deich- und Dammordnungen, landesherrliche Gesetze, Herkommen, Rechtsgewohnheiten, hilfsweise das römische Recht und die Natur der Sache.

Frhr. v. Cancrin, v. Wasserr. 1789. Absch. II. S. 91.

Hagemann, prakt. Erörterungen. B. II. Nr. 1.

Runde, Grundf. d. deutsch. Priv. Rechts. §. 114 et seq.

v. Bulow u. Hagemann, Landw. Recht. §. 169.

§. 305.

Deich-Ordnungen.

Zu den vorzüglichsten Deichordnungen gehören folgende:

1) Die Badische Rheindeichordnung, 1779.
2) Die Bremische Deichordnung, 1743.
3) Die Dänische, 1643.
4) Die Friesische, 1515, 1608, 1670.
5) Die Lauenburgische, 1599, 1628, 1656.
6) Die Lübekische und Hamburgische, 1774.
7) Die Lüneburgische, 1664.
8) Die Oldenburgische, 1658.
9) Die Preußische, 1779.
10) Die Sächsische, 1819.
11) Die Schleswig-Holsteinische, 1625.
12) Die Weimarische, 1821.

XXXIV.

Kanäle und Wasserleitungen.

§. 306.

Begriff und Eintheilung

Kanäle und Wasserleitungen sind künstliche Bauwerke, um Flüsse und andere Gewässer zu nationalökonomischen, volkswirthschaftlichen, gewerblichen und Sanitätszwecken ab- und hin zu leiten oder mit natürlichen Strömen zu vereinigen.

Kanäle und Wasserleitungen theilen sich wieder in öffentliche und in Privatunternehmungen, je nachdem solche Unternehmungen mittelst Benützung öffentlicher Flüsse aus dem Staatsvermögen, oder mittelst Benützung von Privatwassern aus Privatmitteln bestritten werden.

§. 307.

Rechtsverhältnisse bei Herstellung öffentl. Kanälen und Wasserleitungen,

Schiffbare Flüsse, welche ihr Dasein nicht der Kunst, sondern der Natur verdanken, und auf welchen dem Staate ein Stromregal vorbehalten ist, genießen in Folge natür-

licher Dienstbarkeit in Beziehung auf Ziehwege (Leinpfade) das Gebrauchsrecht auf fremdem Grund und Boden (mit möglichster Schonung ohne Entschädigung). Wird aber ein öffentlicher Fluß durch Kunst erweitert oder schiffbar gemacht, oder derselbe mit einem andern Strom oder Nebenflüssen mittelst eines zu grabenden Kanals in Verbindung gebracht, so muß der Staat, falls derselbe nicht schon Eigenthümer des benöthigten Grund und Bodens ist, vor Allem diese Grundstücke sammt den Leinpfaden erwerben, oder der letztern wegen dem Grundeigenthümer für das Nutzungsrecht doch wenigstens Entschädigung leisten.

Es gelten hier alle die Grundsätze, welche für Erweiterung, Verlängerung oder Anlegung neuer öffentlicher Landstraßen und Eisenbahnen in Anwendung kommen.

Oeffentliche Flüsse und Kanäle dienen zur Beförderung der Schifffahrt, des allgemeinen Verkehrs, des Handels und Ackerbaues, der Gewerbe und der Gesundheit, folglich für öffentliche, nothwendige, gemeinnützige Zwecke. Es kann daher keinem Zweifel unterliegen, daß zu solch öffentlichen Anstalten, als: zur Regulirung des Laufes und Schiffbarmachung von Strömen und Flüssen, Erbauung von öffentlichen Kanälen, Schleußen und Brücken, Erbauung öffentlicher Häfen und Vergrößerung schon vorhandener, und endlich zur Herstellung öffentlicher Wasserleitungen, die Bestimmungen des Gesetzes über Zwangsabtretung von Grundeigenthum für öffentliche gemeinnützige Zwecke vom 17. November 1837 in Anwendung kommen müssen.

Die für Schifffahrt und Handel bestimmten Kanäle sind schon als Kunstkanäle volles Staatseigenthum. An diesen Kanälen steht daher den Privaten nur in so weit ein Benutzungsrecht zu, als solches die Regierung ausdrücklich gestattet.

Werden solche Kanäle mit landesherrlicher Bewilligung durch Beihilfe von Actiengesellschaften gegen Ertheilung von Privilegien hergestellt, so bestimmen sich die Rechtsverhältnisse

zwischen dem Staat und der Gesellschaft nach diesen Verträgen und Privilegien, so wie die Rechtsverhältnisse zwischen fremden Uferstaaten sich nach den besondern Vereinbarungen reguliren.

§. 308.

Rechtsverhältnisse bei Herstellung von Privat-Kanälen u. Wasserleitungen.

Den öffentlichen schiffbaren Kanälen und öffentlichen Wasserleitungen stehen Privat-Kanäle (durch Kunst gezähmte Bäche) und Privat-Wasserleitungen gegenüber.

Der Staat bewilligt den Gemeinden und einzelnen Grundeigenthümern die Herleitung des Wassers aus öffentlichen Flüssen, um, auf ihre Kosten, auf ihren Grundstücken nutzbare Kanäle und Wasserleitungen herzustellen. Diese Bewilligung kann der Staat, wenn derselbe an öffentlichen Flüssen Ueberfluß an Wasser hat, auch nicht versagen, indem der mäßige und nothwendige Gebrauch dieses Elements ein Gemeingut ist.

Werden nun auf solche Weise Kanäle von Gemeinden auf Gemeindegrund hergestellt, so nennt man sie auf dem Lande — Gemeinde-, in Städten — Stadtbäche; und werden dieselben von einzelnen Grundeigenthümern auf eigenem Grund hergestellt, so, daß sie fremde Grundstücke nicht durchströmen, so sind solche Bäche im engen Sinne — Privatbäche.

Ueber Beide kann beliebig verfügt und jeder Dritte von deren Benützung ausgeschlossen werden.

Kanäle, welche fremde Grundstücke durchfließen, sind gemeinschaftlich, und können von jedem Anwohner nur in so weit benützt werden, als er den Rechten Anderer nicht zu nahe tritt.

Zur Anlegung von Kanälen und Wasserleitungen ist vorerst die Einwilligung der tiefer liegenden Grundeigenthümer zu erholen, indem dieselben an Ueberschwemmungen am ersten leiden. Räthlich ist es daher, daß vor Ausführung solcher Anlagen, wozu immer eine polizeiliche Bewilligung erforderlich

ist, immer Vermessungen und Nivellirungen vorangehen, hernach genaue Pläne entworfen und diese den Betheiligten zur Genehmigung vorgelegt werden.

Einmal hergestellte Privat-Kanäle und Wasserleitungen stehen bezüglich der öffentlichen und Privatsicherheit fortwährend unter Beaufsichtigung der Wasserpolizei.

Nach allgemeinen Wasserpolizei-Vorschriften ist jeder Grundeigenthümer verpflichtet, nach der ganzen Länge seines Terrains die Ufer und das allenfalls vorhandene Wasserbett zu unterhalten, den Kanal zur vorgeschriebenen Zeit zu reinigen und einen Abstand eigenen Grundes längs seiner Ufer auf die ortsübliche Breite von 2 — 3 Schuhen unverbaut liegen zu lassen, um die Reinigung des Kanals, die Uferreparatur und das Abeisen zu erleichtern, wie auch im Falle der Noth hilfreichen Beistand zu leisten.

XXXV.

Erwerbung von Wasserrechten zu Anlagen und Vorrichtungen an Privatwässern.

§. 309.

Vorbedingung der Erwerbung solcher Rechte.

Nach §. 283. versteht man unter Wasserrechte im weiten Sinne die durch obrigkeitliche Bewilligung oder durch einen Rechtstitel erworbene Befugniß, Gewässer zum Zwecke der Haus-Feldwirthschaft, zu Gewerben oder zu andern industriellen Zwecken — mit Ausschluß Anderer — mittelst verschiedener Anlagen und Vorrichtungen nach den bestehenden polizeilichen Vorschriften zu benützen.

Es ist hier wieder zu unterscheiden von eigenen und von gemeinschaftlichen Privatwässern.

§. 310.

An eigenen Privatwäs-sern.

Jeder Grundeigenthümer ist zum Privatgebrauche des seinen Grund durchfließenden Wassers zu allen beliebigen Anlagen und Vorrichtungen auf demselben mit Ausschluß Anderer befugt, als z. B. Fischbehälter, Rechen, Schlampräder zur Haus- und Feldwirthschaft ꝛc. einzuhängen und anzulegen. So wie derselbe aber mit Anlagen und Vorrichtungen irgend ein Geschäft verbindet, sei es irgend ein Gewerbe oder eine der freien Betriebsamkeit vorbehaltene Erzeugungsbeschäftigung, wozu eine Gewerbs-Concession, oder ein derlei Recht, oder Privilegium oder eine obrigkeitliche Lizenz nach den Gewerbsgesetzen erforderlich ist, so ist die Erwerbung einer solchen obrigkeitlichen Bewilligung — Vorbedingung zu solchen Anlagen und Vorrichtungen.

§. 311.

An gemeinschaftlichen Wässern.

Auch hier ist der Grundbesitz an einem gemeinschaftlichen Wasser erste Vorbedingung der Erwerbung. Der Grundbesitzer und dessen Pächter ist gleichgestellt. Nach den Grundsätzen des Communeigenthums ist hier der Grundbesitzer an die Erholung der Einwilligung zu Anlagen und Vorrichtungen in oder an dem gemeinschaftlichen Wasser von den Miteigenthümern solcher Wässer gebunden und endlich verpflichtet, von der Polizeibehörde, welche die Rechte der Mitinteressen zu wahren hat, die Bewilligung zu erholen.

§. 312.

Erwerbung schon bestehender Wasserrechte.

Schon bestehende Werke an fließenden Privatwässern können, wie jedes andere Grundeigenthum, durch Rechtstiteln, durch Kauf, Tausch, Schankung, Erbschaft ꝛc. erworben werden, es bedarf hiezu keiner Einwilligung der Miteigenthümer solcher Wässer; nur hängt das Recht zur Fortsetzung des Betriebes dieser Werke von der gewerbspolizeilichen Bewilligung ab.

§. 313.

Eintheilung der Wasserrechte.

Das Wasserrecht ist entweder

1) ein vollkommenes,

   a. mit gespanntem, oder

   b. mit nicht gespanntem, d. i. freiem Wasser, oder

2) ein unvollkommenes, beschränktes, widerrufliches.

§. 314.

Vollkommenes, mit gespannter Wasserkraft.

Bei einem vollkommenem Wasserrecht mit gespannter Wasserkraft kommen verschiedene Vorrichtungen vor, als: das Wasserbett, der Fachbaum, Schleußen, Schützen oder Zugfallen, der Fallschuß, das Kropfstück, der Grundbaum, die Wasserkannen, die Räder und der Rechen. Mittelst der Schützen oder Zugfallen wird das Wasser nach Bedarf der Wasserkraft gespannt oder gelichtet, um die Wasserkraft zu schwächen oder zu verstärken. Werke mit gespanntem Wasser sind Mühlen und im ausgedehntern Betriebe Fabrik- und Manufaktur-Werke, über deren Rechte später unter dem Titel „Mühlen" gehandelt wird.

§. 315.

Rechte an Werken mit gespannter Wasserkraft.

Der Inhaber eines Werkes mit gespanntem Wasser genießt in Bezug auf das Verfügungsrecht alle Rechte eines radizirten Gewerbes. Wer das Grundstück sammt Werk käuflich an sich bringt, bringt auch das Wasserrecht an sich. Er ist befugt, die Wasserkraft unbeschadet dritter zu allen jenen Vorrichtungen zu benützen, welche die Benennung des bewilligten Gewerbes anzeigt. Wenn ihm das bestimmte Geschäft nicht behagt, darf er die Wasserkraft auch zu einem andern Industriezweige benützen, wenn hiezu nicht eine besondere Conzession erforderlich ist, ausserdem dieselbe besonders nachgesucht werden muß. So z. B. kann der Inhaber einer Lohmühle, dieselbe in eine Gyps-, Gewürz- oder Walkmühle ꝛc. umwandeln.

Solche radizirte Gewerbe können durch geprüfte und ungeprüfte Werk- oder Geschäftsführer ausgeübt werden, je nachdem das Geschäft eine gewerbliche Fähigkeitsprobe voraussetzt.

Vergl. Art. 4. Ziff. 3 u. 4. d. Gewerbsges. v. 11. Sept. 1825.

§. 316.

Vollkommenes, mit nicht gespannter Wasserkraft.

Bei nicht gespannter Wasserkraft besteht die Vorrichtung in einem sogenannten Schlamprade, welches meist $^3/_4$ der Bach- oder Kanalweite einnimmt, und wo der Wellbaum des Rades an zweien an den beiderseitigen Ufern angebrachten Auflagen sitzt und sich bewegt, dann manchmal in einer Vorrichtung, mittelst welcher das Rad aufgezogen werden kann, um das Werk in Stillstand zu bringen. Manchmal, und zwar an sehr breiten Bächen, oder wo sich der gegenüberstehende Ufereigenthümer nicht herbeiläßt, eine Auflage auf seinen Grund zu gestatten, wird die äussere Auflage sehr oft in Mitte des Kanals auf einem Steg angebracht.

Hier ist das Wasser ganz frei und durch Kannen und Schützen nicht gespannt; es kann daher die Wasserkraft nicht regulirt, d. i. verstärkt oder vermindert werden, und es ist aus diesem Grunde die wirkende Kraft nicht gleichförmig, sondern regellos.

Diese Werke dienen bloß auch nur zu Stampfen, als: Loh-, Gyps-, Gewürz-, Gratz-, Oel- und andere Mühlen und Hammerwerke, wo eine gleichförmige Bewegung auch nicht nothwendig ist.

§. 317.

Rechte an Werken mit nicht gespanntem Wasser.

Die Inhaber von Werken mit nicht gespanntem Wasser, nachdem auch solche Werke als Mühlen betrachtet werden müssen, genießen gleiche Rechte mit den Inhabern von Werken mit gespanntem Wasser.

§. 318.

Unvollkommene, beschränkte, widerrufliche Wasserrechte resp. Wasserbefugnisse.

Zu beschränkten Wasserbefugnissen werden nur einfache, polizeiliche, widerrufliche Bewilligungen ertheilt, als z. B. Waschstege anzulegen, ein Schöpfrad für eine Wasch- oder Badeanstalt einzuhängen, Fischbehälter, Rechen, Reinigungskästen einzulegen, Pfähle zur Unterstützung eines Steges oder Strebepfeiler zur Verbolzung einer Mauer auf bestimmte Zeit einzusetzen ꝛc.

§. 319.

Rechte an solchen Vorrichtungen.

Bewilligungen zu solchen Vorrichtungen gehen auf des Besitzers Nachfolger nicht über, sondern sie müssen jedesmal neu nachgesucht werden. Als widerruflich verliehen, können solche Bewilligungen zu jeder Zeit wieder zurückgenommen werden. Deren Inhabern steht auch kein Widerspruchsrecht gegen Wasserberechtigte zur Seite. Sie stehen daher zu letztern im gleichen Verhältnisse wie die Lizenzberechtigten zu den Gewerbsberechtigten.

XXXVI.

Wasser-Mühlen.

§. 320.

Begriff und Eintheilung.

Wassermühlen sind — durch Wasserkräfte bewegliche Werke zu verschiedenen Industriezwecken, der Haus-Feldwirthschaft und der Gewerbe.

Sie theilen sich in Land-, Schiff- und Floßmühlen, und erstere in Ober- und Unterschlächtige.

Mühlen hatten sich von jeher eines besondern Schutzes zu erfreuen.

Mittermaier, deutsch. Priv. Recht. §. 284.

v. Cancrin, Wasser-Recht. B. I. §. 150.

XXXVII.

Erbauung von Landmühlen.

§. 321.

Grundsätze.

Für die Erbauung, Erweiterung und Veränderung der Landmühlen gelten nachstehende Grundsätze.

§. 322.

An eigenen Wässern.

An eigenem Wasser darf jeder eine Mühle zum Privatgebrauche, selbst ohne landesherrliche Bewilligung, erbauen, ausser wenn in der Nähe Bannmühlen liegen oder der Mühlzwang eingeführt ist. Ist die Anlegung mit dem Betriebe eines Gewerbes verbunden, so ist die gewerbspolizeiliche Bewilligung hiezu erforderlich.

Vergl. Gew. Ges. Art. 1. v. 11. Sept. 1825.

§. 323.

An gemeinschaftlichen Wässern.

Zur Anlegung eines Werkes mit gespannten oder nicht gespannten Wasserkräften — an Gewässern, welche sich im gemeinschaftlichen Eigenthume mehrerer Privaten befinden, ist die Einwilligung aller ober- und unterhalb sich befindlichen Miteigenthümer als betheiligte Angrenzer und Nutzberechtigte, und wenn das Geschäft zugleich eine gewerbliche Tendenz beabsichtigt, auch die gewerbspolizeiliche Bewilligung erforderlich.

Vergl. §. 20. Ziff. 3. d. Vollz. Instr. z. Gew. Ges. v. 28. Dez. 1825.

§. 324.

Verfahren bei Mühlanlagen mit gespannten Wasserkräften.

Wenn der zu einer Mühlanlage mit gespanntem Wasser, auf welchem schon mehrere Werke gehen, vorgelegte Plan, auf erfolgte Zustimmung sämmtlicher Betheiligten polizeilich genehmigt ist, so ist dem Unternehmer in Gegenwart der Be-

theiligten vor allem die Lage sowohl des Fachbaumes als des Grundbaumes nach einem unter- und oberhalb, oder doch wenigstens unterhalb des neu anzulegenden Werkes — zuschlagenden Eichpfahl mittelst Nivellirung und Vermessung genau zu bestimmen, indem von der Lage des Fach- und Grundbaumes jener Wasserstand abhängt, bei welchem mit Einhaltung der Aich das neu zu erbauende Werk sowohl, als die ober- und unterhalb liegenden Werke zusammen bestehen können und keines an Mangel oder Ueberfluß an Wasser leide.

Bei Bestimmung der Lage des Fachbaumes darf derselbe vom Unternehmer um 1 höchstens $1^1/_2$ Zoll höher angelegt werden, weil sich die Fachbäume durch die Länge der Zeit abnützen, und eigenmächtig auf dieselben nicht aufgeleistet werden darf. Man nennt diesen Zoll, welcher, wie bemerkt, als Normalhöhe gegeben wird, den Erb- oder Zehrzoll.

Wird der Fachbaum nach einer Reihe von Jahren dergestalt abgenützt, daß derselbe einer Auflage bedarf, so ist das Bedürfniß durch Sachverständige mit Zuziehung der Interessenten zu erheben und seine Lage durch Nivellirung und Vermessung neu zu bestimmen.

Ist nun auf obige Weise die Lage des Fach- und Grundbaumes genau bestimmt, so ist damit die Verhandlung geschlossen, und es wird zugleich der Bauunternehmer angewiesen, alle übrigen Vorrichtungen, als nämlich das Wasserbett am Grundbaume, die Wasserkannen, die Schützenfallen, sammt Fallschuß, dann die Kropfstücke und die Räder mit deren bestimmten Taufel-Construction und Alles inner der gegebenen Normalbreite des Baches herzustellen und planmäßig auszuführen, nach deren Vollendung aber zur weitern Besichtigung Anzeige zu machen.

Nach geschehener Anzeige der Vollendung obiger Vorrichtungen, wird die allgemeine Besichtigung mit Zuziehung der Sachverständigen im Beisein aller Interessenten und des

Unternehmers und unter Anhandnahme des Planes vorgenommen, wobei nachstehende Beobachtungen und Versuche zu machen sind:

1) ob der Fachbaum (oben §. 28.) mit dem Erb- oder Zehrzoll in der bestimmten Lage und Stärke ist?

2) ob der Grundbaum (§. 33.) mit dem zum Fachbaume aufsteigenden Wasserbett in gehöriger Richtung steht?

3) ob die Wasserkannen (§. 26.), vielmehr deren Wände, paralell laufen und die Schützensäulen mit denselben bindig gehen?

4) ob die Schützen oder Zugfallen (§. 27.) in den Halbnuten der Schützensäulen einpassen und schließen, auf dem Fachbaum unten gehörig aufliegen und die bestimmte Höhe haben?

5) ob der tiefer liegende Fallschuß (§. 29.), dessen Falle in einem Stück oder in zwei Theilen bestehen darf, das ordentliche Gefälle hat?

6) ob die Kropfstücke (§. 30.) das gehörige Gefäll und die gehörige Distanz vor den Radtaufeln haben?

7) ob die planmäßige Taufel-Construction beobachtet wurde?

8) ob die Rechenstäbe (§. 32.) in gehöriger Distanz angebracht sind? endlich

9) ob die Normal-Bachbreite eingehalten ist?

Nach diesen Untersuchungen sind endlich auch Versuche durch Ziehen der Schützenfallen und Beobachtungen der Pegeln sowohl an Ort und Stelle, als auf Verlangen der nächstgelegenen Werkinhaber bei deren Werken und Mühlen anzustellen und die veränderten Wirkungen zu beobachten.

Findet sich alles in Ordnung, so unterliegt, das Werk in Gang zu setzen, keinem Anstand mehr. Sollten hingegen Verbesserungen oder Abänderungen in dem Einen oder An-

dern nothwendig befunden werden, so bleibt der Gang des Werkes bis dahin ausgesetzt.

Ueber den ganzen Befund der Sache ist ein umständliches Protokoll aufzunehmen, und dasselbe von allen Anwesenden zu unterzeichnen.

Wird auf Ersetzungen und Abänderung in einigen Theilen solcher Vorrichtungen gesprochen, so haben die Sachverständigen die Art und Weise der Ersetzungen genau anzugeben, zu welchem Ende dem Bauunternehmer der betreffende Auszug schriftlich mitzutheilen ist.

§. 325.

Verfahren b. Anlegung von Werken mit nicht gespanntem Wasser.

Wenn nach vorgängiger Zustimmung der betheiligten Angrenzer und Nutzberechtigten und hierauf erfolgter polizeilicher Genehmigung des Planes — in einem gemeinschaftlichen Kanal oder Bach ein sogenanntes Schlamprad, Behufs der Anlegung einer Stampf-, Oel-, Walk-, Gyps- u. dgl. Mühle mit nicht gespanntem freien Wasser, eingelegt werden soll, so ist mit Zuziehung der Sachverständigen in Gegenwart der Betheiligten, da, wo noch kein Pegel (Eichpfahl) ist, vor Allem ein solcher zu setzen, und dem Bauunternehmer nach vorgenommener Nivellirung und Vermessung des Normalwasserstandes die Höhe und Tiefe des Rades, in wie weit dasselbe in den Wasserspiegel eingreifen darf, durch die Bestimmung der Höhe der Auflagen des Wellbaumes genau vorzuschreiben. Kommt eine Auflage auf einen Steg im Rinnsale selbst zu setzen, so ist nicht nur die Richtung des Steges nach Berücksichtigung des Stromstriches (§. 00.), sondern auch die Stärke der Pfeiler des Steges und die Höhe der Auflage vom Wasserspiegel aus, so wie die Taufel-Construction, genau anzugeben.

Hierüber ist gleichfalls ein Protokoll, in welchem auch die Normalbreite (§. 20.) anzugeben ist, wie oben aufzunehmen, und der Bauunternehmer wieder anzuweisen, nach vollendeter Vorrichtung besondere Anzeige zu machen.

Nach erfolgter desfallsiger Anzeige geht die zweite Verhandlung, nämlich die Besichtigung dieser Vorrichtungen, mit Vergleichung des Planes und der protokollarischen Bestimmungen, mit Zuziehung der Sachverständigen und in Gegenwart der Betheiligten und des Unternehmers vor sich. Es wird das Rad eingehangen, der Wasserstand mit dem Pegel am Orte und auf Verlangen selbst mit den Pegeln an den nächsten Werken controlirt.

Bei einer zu verfügenden Ergänzung wird wie im obigen Paragraph verfahren.

Alle derlei Verhandlungen sind sorgfältig amtlich zu verwahren, und auf Verlangen jedem Betheiligten Abschriften hievon zu ertheilen. Bei Entstehung von Streitigkeiten dient das technische Urtheil der Sachverständigen zur Richtschnur für die zu treffenden Verfügungen zur amtlichen Belehrung der Parteien, und Falls Beschädigungen in Mitte liegen, primitiv als Leitfaden rechtlicher Instruirung für den Civilrichter.

§. 326.

Bei wiederruflich bewilligten Vorrichtungen.

Wird eine Bewilligung auf irgend eine einfache Vorrichtung an einem gemeinschaftlichen Wasser von einem Grundeigenthümer nachgesucht und ist die Vorrichtung schon an sich so beschaffen, daß durch deren Gebrauch der Wasserstand nicht alterirt wird, so daß eine Stauung kaum möglich, oder den Angrenzern oder Nutzberechtigten kaum fühlbar ist, so unterliegt die Plangenehmigung um so minder einem Anstand, als dieselbe bei der ausgedrückt wiederruflichen Natur jedesmal sogleich wieder zurückgenommen werden kann. Sollte aber nach hergestelltem Bau von einem Angrenzer der Nutzberechtigten dennoch eine Einsprache geschehen, so sind in deren Gegenwart mit Zuziehung eines Sachverständigen Versuche anzustellen. So z. B. können bei einfachen Vorrichtungen, als: Einhängung von Fischbehältern, Reinigungskästen, Rechen, Schöpfräder ꝛc., durch Einschlagung von

Eichnägeln an die Uferwände, oder durch Schwimmenlassen kleiner Hölzer zwischen mittelst aufgestellter Stangen abgesteckten Distanzen Beobachtungen angestellt und die Wirkungen bei Einlegung und Entfernung beweglicher Vorrichtungen erwogen und geprüft werden. Der Eichnagel zeigt die Alterirung des Wasserstandes und das Schwimmenlassen der Körper die vermehrte oder verminderte Stromgeschwindigkeit an. Im Zusammenhalt beider Wirkungen muß sich der Grund oder Ungrund der erhobenen Protestation herausstellen, worauf sodann entweder die ungegründete Beschwerde mit Ueberbürdung der veranlaßten Untersuchungskosten a limine zurückzuweisen, oder die ertheilte widerrufliche Bewilligung zurückzunehmen ist.

XXXVIII.

Erbauung von oberschlächtigen Mühlen.

§. 327.

Behandlung derselben.

Für Erbauung von oberschlächtigen Mühlen, welche wegen Wassermangel in dieser Art hergestellt werden, gelten für den Fall, solche Mühlen an gemeinschaftlichen Wässern in Conkurenz treten, dieselben Grundsätze, wie bei Unterschlächtigen. Größtentheils werden dieselben auf eigenem Grund an einem Bergabhang angelegt, wohin Quellen aus dem Berge aufgefangen — in fliegende Wasserkannen geleitet werden. Für diesen Fall ist ohnehin kein betheiligter Wassergenosse vorhanden, folglich auch keine deßfallsige Instruktion nothwendig. An gemeinschaftlichen Wässern ist hier das Verfahren wie bei andern Mühlanlagen.

XXXIX.

Schiff- und Floß-Mühlen.

§. 328.

Erwerbung und Eigenschaften

Schiff- und Floßmühlen kommen an gewöhnlichen Bächen und gemeinschaftlichen Privatwässern nicht, sondern nur an öffentlichen Flüssen vor.

So wie für die Benützung öffentlicher, mit Stromregal begünstigter Flüsse zur Schiff- und Floßfahrt eine landesherrliche Bewilligung erforderlich ist, so ist dieß der Fall bei Anlegung von Schiff- und Floßmühlen.

Schiff- und Floßmühlen unterscheiden sich von Landmühlen sowohl in der Bauart, als im Betriebe. Jene bleiben auffer dem Eisgang im fortwährenden Betrieb, sie bedürfen der vielen Vorrichtungen nicht, und sind im Allgemeinen einfacher construirt. Sie werden weder durch Wassermangel, noch durch Ueberfluß gestört, indem das Schiff oder der Floß mit der Wasserspiegelhöhe sich hebt und fällt. Da sie beweglich sind, so kann den Floß- und Schiffmühlen nach Umständen ein tauglicher Platz angewiesen werden. Wo sie der Schiff- und Floßfahrt hinderlich sind, darf keine solche Mühle angelegt werden.

Wegen Versetzung oder Entfernung einer Schiffmühle, im Falle solche der Floßfahrt oder dem Ufer schädlich ist, hat der Bezirks-Ingenieur; wenn er die Maßregeln als nothwendig erkennt, der betreffenden Bezirkspolizei-Behörde anzuzeigen, welche dem Schiffmüller den erforderlichen Auftrag ertheilen soll. Im Falle er sich darüber beschweren sollte, hat die Polizeibehörde seine Gründe zu Protokoll zu nehmen, und die Verhandlung mit gemeinsamem Berichte der Regierung zur Verfügung vorzulegen.

Resc. v. 22. Febr. 1833. Döllinger 1845. S. 109.

XL.

Besitz- und Gebrauchsrechte an Mühlen und derlei Werken.

§. 329.

In Bezug auf das Verfügungsrecht.

Vollkommene Wasserrechte mit gespannten oder nicht gespannten Wasserkräften zum Zwecke des Betriebes von Mühlen, Fabriken und Manufakturen sind radizirte, an gemeinschaftlichen Privatwässern auf Grund und Boden haftende Werke. Als solche sind diese Werke mit dem Rechte veräusserlich, und es kann über dieselben, wie über jedes andere Privateigenthum nach Maßgabe der bürgerlichen Gesetze verfügt werden. Sie gehen an Testaments- und an Intestat-Erben über.

Den rechtmäßigen Erwerbern solcher radizirter Wasserrechte ist die Ausübung, resp. Fortsetzung ihres Betriebes, nicht zu verweigern; eben so dürfen solche Rechte durch befähigte Werk- oder Geschäftsführer besorgt werden.

Vergl. Art. 4. Ziff. 3 u. 4. d. Gew. Ges. v. 11. Sept. 1825.

Dagegen sind Schiff- und Floßmühlen, welche beweglich und nicht auf Grund und Boden haften, persönlicher Natur und unveräußerlich; doch hat auch hier ihre Unveräußerlichkeit keinen Einfluß auf das Schiff oder den Floß, oder auf die auf denselben befindlichen Vor- und Einrichtungen (Mühlgericht), über welche Gegenstände allerdings, wie über jedes andere Privateigenthum, verfügt werden darf.

Vergl. Art. 4. Ziff. 1. obig. Ges.

Unvollkommene beschränkte Wasserbefugnisse, welche nur widerruflich ertheilt werden, stehen in Bezug auf das Verfügungsrecht in gleicher Categorie mit den Schiff- und Floßmühlen.

Die Besitzrechte gehen an radizirten Werken durch Nichtgebrauch und selbst durch Zerstörung der Vor- und Einrichtungen, ja nicht einmal durch Veränderung des Rinnsales für immer verloren und revivisziren wieder durch ihren möglichen Betrieb, wenn das zerstörte Werk wieder hergestellt oder ein neuer Fluß wieder hergeleitet wird, wozu es keine neue Bewilligung bedarf.

§. 330.

In Bezug auf Verbesserung der Werke.

Wenn gleich bei gespannten und nicht gespannten Wasserkräften an den äussern Vorrichtungen keine den Wasserstand alterirende Veränderung vorgenommen werden darf, so unterliegt es doch keinem Anstand, im Innern des Werkes oder der Mühle durch verbesserte Mechanik (welche Reibungen vermindert) Veränderungen zur möglichsten Ausdehnung des Geschäftes in so weit vorzunehmen, als bei unverändertem Wasserstand die dadurch erlaubte Wasserkraft nicht erhöht wird, und dadurch die im Gange befindlichen übrigen Werke durch Stauung den Oberwerken, oder durch Entziehung des Wassers den Unterwerken, nicht belästiget werden. Dies kann selbst bei Getreidmühlen eintreten, wo die Zahl der Mahlgänge schon bestimmt sind.

Daß eine solche Verbesserung und Veränderung vorerst unter Planvorlage angezeigt, förmlich instruirt und die Bewilligung hiezu ertheilt oder nach Umständen abgeschlagen werden müsse, versteht sich von selbst.

Unter gleicher Voraussetzung verbesserter Mechanik kann dieses auch bei nicht gespannten Wasserkräften, z. B. bei Stampfmühlen aller Art, geschehen. Es kommt hier nicht auf die Porosität oder Härte des zu zermalmenden Gegenstandes oder auf die Zahl der Stampfen an, wenn nur die Schwere der Stampfen nicht vermehrt wird, welche nothwendig auf den Wasserstand zurück wirkt. Dasselbe gilt bei Eisen- und Kupferhammern. Nicht der Gegenstand, sondern die Schwere der Hämmer entscheidet hier.

Wo die Entfernung anderer gleicher oder ähnlicher Werke so groß ist, daß auf dieselben erweislich die Wirkung Null ist, findet durchaus eine Beschränkung nicht statt, und die Bewilligung der möglichsten Kraftausdehnung, so wie die Begünstigung der Anlegung von neuen Mühlen und derlei Werken ist hier nach den Grundsätzen über Industrie selbst geboten.

Hierauf hat die Polizei ein wachsames Aug zu nehmen. Ungegründete Protestationen von Seite der so weit entfernten Ober- oder Untermüller oder Besitzer anderer Werke, welche hier ein Monopol in Anspruch nehmen wollen, sind durchaus nicht zu berücksichtigen.

§. 331.

In Bezug auf d. wirthschaftlichen Gebrauch der Wasserkräfte.

Bei dem wirthschaftlichen Gebrauch der Wasserkräfte gilt der Grundsatz: „Gleiches Interesse, gleiche Rechte."

Jeder Müller oder sonstiger Werkbesitzer darf zu seinem wirthschaftlichen Gebrauche die Schützen so lange zusetzen (stauen), bis so viel Wasser sich gesammelt hat, somit die Wasserkraft in dem Maaß erhöht wird, als nothwendig ist, die Mühle oder das Werk in Bewegung zu setzen, was sich der unterhalb liegende Müller oder Werkbesitzer gefallen lassen muß, ausser es stünde demselben aus irgend einem Rechtstitel eine Inhibition zur Seite. Würde aber der Mühl- oder Werkbesitzer das Wasser dem untern durch Mißbrauch des Wirthschaftsbedarfs entziehen, so müßte er demselben wegen längerer oder überflüssiger Vorenthaltung des Wassers Entschädigung leisten.

Entschädigungen können auch dann Platz greifen, wenn bei Anlegung einer neuen Mühle ausser der gewöhnlichen Zeit der Kanal oder Bach abgelassen werden soll, und die übrigen Werke still stehen. Hiezu ist unbedingt die Zustimmung aller betheiligten Mühl- und Werkbesitzer nothwendig, die hiefür Entschädigung verlangen können. Keine Entschädigung greift

aber Platz, wo schnelle Hilfe nothwendig und Gefahr auf Verzug haftet, wenn z. B. unwillkürlich eine unverschuldete Beschädigung im Mühlgericht eintritt. Hiezu haben Alle gleiches Interesse und gleiches Recht auf Hilfe.

§. 332.

In Bezug auf landwirthschaftliche Zwecke.

Dasselbe gilt bei Benützung des Wassers zu landwirthschaftlichen Zwecken durch Grundeigenthümer an gemeinschaftlichen Wässern, auf welchen Mühlen oder Werke gehen. So ein Grundeigenthümer darf das Wasser zur Bewässerung seiner Wiesen oder zum Bleichen von Leinen, beitzen von Flachs oder Deicheln, Viehtränken, Schwemmen ꝛc. benützen. Es steht ihm aber keineswegs ein unwirthschaftlicher, überflüssiger Gebrauch zu, wodurch er die Mühl- und Werkbesitzer beeinträchtigen könnte; ja er muß nach Umständen sogar eine Zeit wählen, wo der Bach entweder Ueberfluß an Wasser hat, oder wo Mühlen und Werke ohnehin stille stehen, wie z. B. an Sonn- und Festtagen. Hat ein solcher Oekonom den nöthigen Bedarf an Wasser, so muß er die Schleuße wieder zustellen, resp. zusperren.

§. 333.

Begünstigung der Getreidemühlen.

Getreidemühlen waren von jeher besonders begünstiget, indem sie das nothwendigste Nahrungsmittel: Mehl, erzeugen. Entsteht allgemeiner Mehl- und Brodmangel, so kann die Viktualienpolizei den minder wichtigern Mühlen, als: Säge-, Oel- und andere derlei Mühlen und Werke den Stillstand in so lange verfügen, bis dem Mehl- und Brodmangel gesteuert ist. Eine Vergütung für den Entgang des Nichtbetriebs kann den stillstehenden Werken allerdings zugesprochen werden.

v. Bülow und Hagemann. B. IV. S. 14.

§. 334.

Umwandlung d. Mühlen.

Hier ist zu unterscheiden, ob das Mühlwerk selbst oder nur der Gegenstand der Erzeugung umgewandelt werden will.

Die Umwandlung einer oberschlächtigen in eine unterschlächtige Mühle oder umgekehrt, kann nur in dem Falle bewilliget werden, wenn dabei die schon vorhandenen Strommühlen nicht beeinträchtiget werden. Eine Strommühle mit gespanntem Wasser kann zwar in eine Mühle mit nicht gespanntem Wasser, aber nicht umgekehrt umgewandelt werden. Dagegen kann bei allen Mühlen und Werken der Gegenstand der Erzeugung, so z. B. statt der Bereitung von Farben, die Bereitung von Oel, von Gyps in Loh; bei Hammerwerken, von Eisen in Kupfer und umgekehrt gewählt werden.

Nach Umständen ist jedoch zu einer solchen Veränderung die gewerbspolizeiliche, jedenfalls aber die flußpolizeiliche Instruction und Genehmigung an gemeinschaftlichen Wässern nothwendig.

XLI.

Pflichten der Inhaber von Mühlen und derlei Werken an gemeinschaftlichen Wässern.

§. 335.

Damit Mühlen und Werke an gemeinschaftlichen Wässern mit einander bestehen können, sind die Inhaber derselben zu nachstehendem verpflichtet: Bei gespannter Wasserkraft.

I. Es darf im Allgemeinen an den einzelnen Bestandtheilen der die Wasserkraft berührenden Vorrichtungen eigenmächtig und ohne obrigkeitliche Bewilligung nichts vorgenommen oder verändert werden, als da sind:

1) Der Eichpfahl oder Pegel, Regulator; derselbe ist stets ins Auge zu fassen, und nach ihm der Normalwasserstand zu reguliren und einzuhalten. Bei empfindlicher Strafe darf derselbe weder gehoben, noch tiefer gelegt werden. Jede Beschädigung durch Dritte, oder

eine zufällige Veränderung, Abnützung der Zolleintheilung ꝛc. ist der Polizeibehörde unverweilt anzuzeigen. Eine Reparatur und selbst eine sonstige Verbesserung an dem Eichpfahl selbst vorzunehmen, ist streng verboten;

2) der Grundbaum sammt Wasserbett, so wie der Fachbaum muß stets in seiner ursprünglichen Lage unverändert bleiben und darf nie erhöht werden. Ist der sogenannte Erb- oder Zehrzoll am Fachbaume abgenützt, so ist dieses der Polizeibehörde anzuzeigen;

3) die Dimensionen der Wasserkannen müssen unverändert bleiben; sie dürfen weder verengt, noch erweitert, noch ihre Zahl vermehrt, noch vermindert werden, wenn auch dieselben zusammen die vorige Wasserspiegelbreite ausmachen würden. Eine solche Abänderung kann jedoch besonders nachgesucht werden, welche Gesuche sodann förmlich zu instruiren sind;

4) die Schützen oder Zugfallen dürfen nicht abgeändert und nur nach dem wirthschaftlichen Bedarf und mit möglichster Berücksichtigung des vorgeschriebenen Wasserziels zugesetzt oder gezogen werden. Sie dürfen auch nicht erhöht werden, vielmehr soll die Höhe der Schützen mit dem Eichpfahl in Niveau stehen, indem die Fuß- oder Zollzahl auch mit dem Grundbaum im Verhältniß stehen soll.

5) der Fallschuß darf weder verengt, noch erweitert, noch auf demselben ein Rad eingehangen werden;

6) das Kropfstück muß in seiner ursprünglichen Lage unverändert bleiben;

7) die Räder dürfen nicht vermehrt und die Taufel-Construction darf nicht abgeändert werden;

8) eben so dürfen die Rechenstäbe in ihren Zwischenräumen nicht verengt werden; endlich bleibt

9) die Verengung der Normalbachweite streng verboten.

II. 1) Die Uferbeschlächte, Radhütten und die zur Mühle gehörigen Brücken sind stets in baulichem Stand zu unterhalten. Bei Reparaturen der Uferbeschlächte, welche nach der ganzen Länge des zur Mühle oder einem Werke gehörigen Grundstückes vorgenommen werden müssen, so wie besonders bei Reparaturen der Kannenwände, dürfen nicht Bretter auf Bretter und neue Seitenwände auf die alten gesetzt werden;

2) die Ufer sind immer rein zu halten, im Winter fleißig abzueisen und der Rechen stets abzuräumen;

3) bei der jährlichen Bachauskehr ist der Bach oder Kanal nach der ganzen Länge des zur Mühle oder einem Werke gehörigen Grundstückes, sammt dem allenfalls vorhandenen künstlichen Wasserbett zu reinigen, zugleich sind jährlich auch alle Reparaturen an äussern Vorrichtungen und im Innern der Werke selbst vorzunehmen.

§. 336.

Bei nicht gespannter Wasserkraft.

Dem Inhaber einer Mühle oder eines Werkes mit nicht gespannter Wasserkraft (mit Schlamprad) liegen die im obigen Paragraph zu I., unter Ziffer 1, 7 u. 9, bezeichneten Obliegenheiten ob; übrigens hat derselbe auch die Uferbeschlächte zu unterhalten und abzueisen, den Bach zu reinigen und die Reparaturen an dem Rande, der Auflage und den allenfallsigen Steg, dann jene im Innern des Werkes bei der Bachauskehr jährlich vorzunehmen.

Register. *)

A.

Aichnagel, 16.

B.

Bäche und Kanäle, gemeinschaftliche, 58.
Bauen, an und in öffentlichen Flüssen, 37.
Baustelle, Besichtigung, 45.
Brücken und Stege, 60.
Brückenjoche, Reinhaltung, 65.
Brückenrecht, auch Schiffbrücken, 300.

C.

Conkurrenz zu Wasserbauten, Rechtsverhältnisse, 292.
Conkurrenz des Bau-Aerars zum Vollzuge des Distrikts-Umlagengesetzes vom 11. Sept. 1825.

D.

Dammdurchstich-Bestrafung, 70.
Dampfboot-Actien-Gesellschaft in Lindau, 85.
" " " Zweck und Form, 85.
" " " Vorrechte und Verbindlichkeiten, 86.
" " " Wirkungskreis, 87.
" " " Geschäftsführung, 88.
" " " Auflösung, 89.
" " " Schiedsgericht, 90.
Deichbaurecht, 304.
Deich-Ordnungen, 305.
Distriktspolizeibehörden, deren Wirkungskreis und Stellung zu den Wasserbaubehörden, 35, 42, 40.

E.

Eisstoß, 14.

*) Die Zahlen bedeuten die Paragraphen des Werkes.

F.

Fachbaum, 28.
Fährrecht (Ueberfahrtsrecht), 301.
Fallschuß, 29.
Fischereirecht, 299.
Flöße, gestrickte, 68.
Floßfahrt auf der Isar, 72, 74, 75.
Floßfahrt von Mittenwald nach München, 80.
Flußbreite, normale, 19.
Flüsse, öffentliche, 8.
Flüsse und Bäche, gemeinschaftliche, 10.
Flüsse und Bäche, Reinigung, 66.
Flüsse und Bäche, private, 9.
Flüsse, Ströme, Bäche, 4.

G.

Gefäll, 21.
Getreid-Mühlen, 333.
Gewässer, deren Eintheilung, 2.
Grundbaum, 33.

H.

Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen dem deutschen Zoll- und Handelsverein und dem König der Belgier, 280, 281.
Hinterwasser, 24.

I.

Inseln, Werder, Alluvionen, 302.
Isar-Inseln im Burgfrieden Münchens, 77.

K.

Kanäle und Wasserleitungen, Rechtsverhältnisse bei Herstellung derselben, 306, 307, 308.
Kropfstück, 30.

L.

Ländordnung der Stadt München, 81.
Land-Mühlen, 321.
" " an eigenen Wässern, 322.
" " an gemeinschaftlichen, 323.
" " mit gespannten Wasserkräften, 324.
" " mit nicht gespannten, 325.
" " bei widerruflichen Vorrichtungen, 326.
Localbesichtigungen und Augenscheine, 51, 52.

M.

Magistrate, deren Stellnng zu den Wasserbaubehörden, 44.
Mühlen- und Werkbesitzer, deren Pflichten, 335, 336.
Mühlen, deren Umwandlung, 334.
Mühlen, oberschlächtige, Behandlung, 327.

***

Mühlen und andere Werke, 59.
Mühlen und Werken, Besitz- und Gebrauchsrechte an, Verfügungsrecht, Verbesserung der Werke, wirthschaftlicher Gebrauch der Wasserkräfte, landwirthschaftliche Zwecke, 329, 330, 331, 332.

N.

Nekarschifffahrts-Convention zwischen Baden, Würtemberg und Hessen, 274.

P.

Pegel, 15.
Peil, 15.
Perlbäche, 286.
Planausführung, 48.
Plangenehmigung, 46.
Planprüfung, 44.
Planunterschriftsverweigerung, 47.
Preußische Rhein-Octroi-Rückvergütung, conventionelle, zwischen Bayern, Würtemberg, Baden und Hessen, 275.
Preußischer Rheinzölle-Rückvergütung, theilweise von überseeischen Waaren, 277, 278.
Privat-Flüssen, Miteigenthumsrechte an, 298.
Privat-Flüsse und Bäche und andere Gewässer, 195.
Provisional-Verfügunger, 50.

Q.

Quellen, 7.

R.

Rechen, 32.
Rechte an Privatwässern im Allgemeinen, 296, 297.
" der Privaten an öffentlichen Flüssen, 294.
" des Staates an öffentlichen Flüssen, 284.
" mit gespannter Wasserkraft, 314, 315.
" mit nicht gespannter, 316, 317.
" mit beschränkter widerruflicher, 318.
" an solchen Vorrichtungen, 319.
" auf Erwerbung von Anlagen und Vorrichtungen an Privatwässern, 309.
Rechte an eigenen Wässern, 320.
" an gemeinschaftlichen, 311.
" an schon bestehenden Wasserrechten! 512.
Rhein- und Mainzölle-Aufhebung, conventionelle, zwischen Bayern und Preußen, 289.

S.

Schifffahrt auf dem Rhein, in nachstehenden Positionen:

Rheinschifffahrts-Ordnung, 126.
Freie Schifffahrt auf dem Rhein, 127.
Verlängerung des Rheins zu betrachtende Flüsse, 128.

Benützung der niederländischen Wasserstraße, 129.
Transit-Abgaben u. Zölle auf niederländischen Wässern, 130, 131, 132.
See-, Tonnen-, Leuchtthurms-, Lootsen und andere Gebühren, 134.
Ausdehnung der Befreiung von Transit-Gebühren, 135.
Vermehrung der Freihäfen, Lagergebühren und Befreiung von Ein-, Aus- und Durchgangsgebühren, 136.
Ausdehnung auf die Uferstaaten des Mains und des Nekars, 137.
Gleichstellung der Flaggen mit den niederländischen, 138.
Beschützung der aus Noth in niederländischen Häfen eingelaufenen Schiffe, 139.
Rheinschifffahrts-Abgaben und Sicherung derselben, 140.
Zollstellen zur Erhebung der Schiffsgebühren, 141.
Bestimmung der Ladungs- und Schiffsgebühren, 142.
Erhebung der Schiffsgebühren nach dem Manifest, 143, 148.
Deren definitive Feststellung durch Vermessung des Stroms, 144.
Ermäßigung der provisorischen Zollsätze des Tarifs C, 145, 255.
Erhebung der Abgaben nach dem Manifest, 156.
Nothrückkehr der Schiffe zur Erhebungsstelle, 157.
Befreiung von Rheinschifffahrts-Abgaben, 158.
Einseitige Erhebung des Tarifs oder Vermehrung der Zollstellen, 159.
Verpachtung der Rheinschifffahrts-Abgaben, 160.
Verbot des Ein- und Ausladens an Nichtzollstellen, 161.
Anwendung der in jedem Uferstaate geltenden Steuergesetze bei der Rheinschifffahrt, 162, 163.
Ein- und Ausladen in Häfen und Landungsplätzen, 164.
Verbleiung oder Versieglung der Waarenräume, 165.
Anzeige der auszuladenden Waaren an der ersten Zollstelle, 166.
Patentisirung der Schiffspatrone oder Führer, 167.
Widerrechtlicher Zwang zur Löschung oder zur Ueberbringung der Ladung an Bord eines andern Schiffes, 168.
Aufhebung der Schifffahrts-Gilten und Zünfte, 169.
Zahl der Schiffs-Patrone oder Führer, 170.
Uebersetzung von Personen, Pferden, Wagen, Gepäcken ꝛc. auf das entgegengesetzte Ufer, 171.
Einziehung der Schiffspatente, 172.
Frachten und Rangfahrten, 173.
Verträge der Handelsstädte mit Schiffspatronen, 174.
Bei- und Austritt aus dieser Vereinigung, 175.
Wie diese Befrachtungs-Verträge eingegangen werden können, 176.
Schiffe, welche durch Einigung zweier Regierungen an bestimmten Tagen und Stunden abfahren sollen, 177.
Vorschriften zur Sicherheit der Rheinschifffahrt und des Handels, 178.
Eigenschaft der Stromfahrzeuge, 179.
Maßregeln beim Ein- und Ausladen der Waaren, 180.
Haftung der Schiffspatrone für übernommene Waaren, 181.
Aufstellung eines Setzschiffers bei Entfernung eines Schiffs-Patrones, 182.
Wechseln der Lootsen oder Steuerleute, 183.

Ausnahme hievon, 184.
Dienstverhältnisse der Lootsen oder Steuerleute, 185.
Anhängen von Fahrzeugen an einander oder an ein besonderes Schiff, 186, 239.
Verbot, mit Oberlast zu fahren, 187, 240, 249, 253.
Ausnahme bei Dampfschiffen, 188.
Bestrafung der Uebertretung der Art. 61. u. 62., 189.
Führung von Schießpulver, 190, 250.
Vorausschickung eines Nachens durch die Flößer, 191, 242.
Erhaltung der Leinpfade, 192.
Schonung derselben, 193.
Ein- und Ausladeplätze und Erhebung der Bohlwerks-, Krahn- und Wagegebühren, 194.
Wer von obigen Gebühren entbunden ist, 195.
Defraudationen der Schifffahrts-Abgaben, 196.
Abquittirung der geleisteten Zahlungen, 197.
Vorlage verlangter Quittungen an jeder Zollstelle, 198.
Anmeldung zur Entrichtung der Abgaben, 199.
Wenn die Colli mit dem Manifest nicht übereinstimmen, 200.
Straffälligkeit der Schiffspatrone, 201, 202, 203.
Regreß-Ansprüche der Schiffspatrone, 204.
Bestrafung derselben bei den Landes-, Ein- und Ausfuhrzöllen, 205.
Gerichte in streitigen Rheinschifffahrts-Angelegenheiten, 206.
Anstellung der Richter, 207.
Competenz der Zollrichter, 208.
Verfahren, 209.
Vollstreckung der Urtheile, 210.
Einlegung der Berufung, 211.
Appellationsforum, 212.
Verhalten der Appellanten und Appellaten, 213.
Vollzugs-Organe, 214.
Abordnung von Bevollmächtigten zur Central-Commission, 215, 257.
Formation der Central-Commission, 216.
Ernennung des Oberaufsehers der Rheinschifffahrt, 217.
Wirkungskreis der Central-Commission, 218.
Geschäftsgang, 219.
Ernennung des Oberaufsehers, 220.
Jährlicher Bedarf der Commission zur Bestreitung gemeinschaftlicher Kosten, 221.
Besoldung des Oberaufsehers, 222.
Geschäftssparte desselben, 223.
Beeidigung des Oberaufsehers, 224.
Entfernung und Quiescirung desselben, 225.
Ernennung von vier Bezirksaufsehern, 226.
Geschäftssparte derselben, 227.
Ernennung der erforderlichen Zollbeamten, 228.
Dienstverhältnisse derselben, 229, 230.
Localasten der Rheinschifffahrt, 231.

Uniform der Zollbeamten, und Flaggen ihrer Schiffe und Nachen, 232.
Errichtung von Schutzwachen, 233.
Vollzug der Rheinschifffahrts-Ordnung, 234.
Abgabensatz von Handelsartikeln, von Grimpen oder Gorcum bis in's offene Meer, 235.
Tarif für Fahrzeuge, 236.
Tarif für den Rheinzoll von verschifft werdenden Gegenständen, 237, 255.
Manifest-Formular, 238.
Tarifsätze-Ausnahmen, 241.
Einsenkung der Fahrzeuge, 251.
Ausübung der Dampfschifffahrt, 252.
Im Zollvereinsgebiet transitirenden Schiffsladungen, 258.
Nach Freihäfenplätze bestimmte Schiffsladungen, 259.
Nicht ausschließlich dahin bestimmte Schiffsladungen, 260.
Waarenversendung aus dem Inlande durch das Ausland nach dem Inlande ausgehend, 261.
Nach Freihäfenplätze bestimmte Schiffsladungen, 262.
Nicht nach Freihäfenplätze bestimmte Schiffsladungen, 263.
Waarenversendung von Hafen zu Hafen innerhalb des Vereinsgebietes, 265.
Waarenversendung von vereinsländischen Hafenplätzen nach dem Auslande, 266.
Waaren Ein- und Ausgang mittelst der Dampfschiffe, 267.
Allgemeine Bestimmungen, 268.
Anleitung zum Schiffverschlusse, 269.
Transport von arsenikalischen und andern metallischen Giftstoffen, 270.
Aufsicht auf Schießpulver-Transporte, 271.
Vorbeifahren der Dampf- und Segelschiffe an einander und sonstiges Verhalten derselben, und der Flöße am Rheine, 272.

Schifffahrt am Donau-Main, resp. Ludwigs-Kanal in nachstehenden Positionen:

Verbindung des Rheins mit der Donau, 91.
Statuten der Actiengesellschaft, 92.
Kapital-Fonds der Gesellschaft, 93.
Vertretung derselben, 94.
General-Versammlung, 95.
Ausschuß, 96.
Verschiedene Bestimmungen, 97.
Ludwigs-Kanal-Ordnung, 98.
Formation der Kanalverwaltung, 99.
Wirkungskreis der Kanalverwaltung, 100.
Geschäftsgang, 101.
Vorschriften über die Schifffahrt, 102.
Beschaffenheit der Schiffe, 103.
Verhalten der Schiffe während der Fahrt, 104.
Während des Stillstehens, 105.

Durchfahrt durch die Schleußen, 106.
Ziehwege, Dämme, Ufer, 107.
Häfen, 108.
Anlandeplätze, 109.
Lagerhäuser, 110.
Strafbestimmungen, 111, 115, 120.
Gebühren-Festsetzung und Erhebung, 112.
Kanalgebühren, 113.
Hafengebühren, 114.
Kanal-Sectionen, 117.
Floßfahrt auf dem Ludwigskanal, 118.
Schiff-Aichung, 119.
Vollzug der Kanalordnung, 122.

Schifffahrt in Oesterreich, Durchfahren der Schiffe durch die Linzer Donaubrücke auf der linken Stromseite, Veränderung des Standpunktes der Warnungsfahne für Naufahrer, 122, 123.
Schifffahrt in Niederösterreich nächst der Stadt Stein, Landungen der Schiffe an der Donau, Anhängen von Waldzillen, 61, 62, 63, 64.
Schifffahrt am Starnberger-See, Schiffstaxen, Schifferlöhnungen, Bemannung der Schiffe, 82, 83, 84.
Schifffahrt auf den oberbayerischen Seen, Beschaffenheit der dermaligen Fahrzeuge, der künftig in Gebrauch zu setzenden, periodische Untersuchungen derselben, 61, 62, 63, 64.
Schifffahrts-Abgaben-Erlaß auf dem Rhein und Nekar, conventionelle, zwischen Baden, Bayern, Preußen und Hessen, 276.
Schifffahrt mit den Niederlanden, deren Erleichterung und Begünstigung, 282.
Schiffmühlen, 73.
Schiff- und Floßmühlen, 328.
Schiff- und Floßrechte, 303.
Schiff- und Ziehwege, Leinpfade, Rechtsverhältnisse, 287.
Schleußen, 27.
Schützen, 27.
Seen, 5.
Seen und Gesundbrunnen, 285.
Stadtbäche in München, 79.
Stein-, Sand- und Geschiebeabfuhr aus der Isar, 76, 78.
Strafbestimmungen zur Rheinschifffahrts-Convention zwischen Bayern, Baden, Hessen und Nassau, 273.
Stromgeschwindigkeit, 23.
Stromgeschwindigkeits-Messungen, 17.
Stromstrich, 20.

T.

Teiche, 6.

U.

Ueberfuhren über öffentliche Flüsse, 36.
Uferbauten an öffentlichen Flüssen, deren Erhaltung, 288, 289, 290, 291.
Uferpflanzungen, Beschädigung, 68.
Uferschutzbauten, Unterhaltung, 67.

V.

Verfahren in Wasserbaupolizei-Angelegenheiten und in Streitigkeiten über Verletzung der Wasserrechte, 54, 55.
Vorbegriffe, technische, 11.

W.

Wasserbaubehörde, deren Stellung zu den Distriktspolizeibehörden, 39.
Wasserbaugesuche, deren Instruirung, 43.
Wasserbauten, eigenmächtige, 38.
Wasserbau-Vorschriften-Uebertretung, 49.
Wasser-Consumtion, 23.
Wasser, gespanntes, 25.
Wasserlatte, 15.
Wasserkannen, 26.
Wasserleitungen, 57.
Wasser-Mühlen, 320.
Wasser- und Mühlen-Rechte, 283.
Wasser-Ordnung, 1.
Wasser-Polizei, 1.
Wasserrechte, 1.
Wasserrechte, Eintheilung, 313.
Wasserstand, Beobachtung, 15.
Wasserstands-Veränderung, 13.
Wasserspiegelhöhe, 12.
Wassertiefe, 18.
Wässer, deren Beschaffenheit, 11.
Wässer, fließende, 3.
Wässer, sich gleich bleibende, 2.
Wässer, stehende, 2.
Weiden an Ufern und Wasserbauten, 71.
Wellbaum, 31.

Z.

Zielpfahl, 15.
Zugfallen, 27.

Druckberichtigung.

Seite	1	Zeile	15	v.	unten	lieſe:	Deiche	ſtatt: Teiche.
„	1	„	2	v.	„	„	Beſitzer	„ Beſitzern.
„	6	„	2	v.	„	„	Mathias	„ Matheus.
„	11	„	9	v.	oben	„	welches	„ welche.
„	12	„	8	v.	„	„	der Gewäſſer	„ derſelben.
„	12	„	4	v.	unten	„	des	„ das.
„	16	„	2	v.	oben	„	Deich	„ Teich.
„	28	„	5	v.	„	„	Beſtimmung	„ Beiſtimmung.
„	36	„	4	v.	„	„	bloßes	„ großes.
„	41	„	3	v.	„	„	Stromſtrich	„ Stromſtreich.
„	51	„	13	v.	„	„	Handwerken	„ Handwerkern.
„	52	„	18	v.	„	„	Material	„ Manul.
„	62	„	10	v.	„	„	leiſtenden	„ leitenden.
„	74	„	7	v.	„	„	Aktien	„ Atien.
„	74	„	7	v.	unten	„	Aktienbeträge	„ Atienbeträge.
„	75	„	1	v.	oben	„	Inſpection	„ Inſpettion.
„	75	„	13	v.	„	„	welcher	„ welche.
„	90	„	11	v.	„	„	Einnehmereien	„ Einnehmereinen.
„	123	„	12	v.	unten	„	XII.	„ XI.
„	125	„	1	v	oben	„	XIII.	„ XII.
„	127	„	9	v.	unten	„	XIV.	„ XIII.
„	140	„	9	v.	oben	„	Krimpen	„ Kimpen.
„	144	„	2	v.	unten	„	auf	„ aaf.
„	162	„	12	v.	„	„	Taxordnung	„ Tarordnung.
„	172	„	12	v.	„	„	Streitſachen	„ Streiſachen.
„	100	„	10	v.	„	„	Aufſehern	„ Aufſeherr.
„	190	„	1	v.	„	„	Verification	„ Verſification.
„	193	„	11	v.	unten	„	wohin	„ mohin.
„	195	„	1	v.	„	„	Aichſchein	„ An chein.

„ 198 „ 6 v. oben ſoll heißen: „iſt derjenige Theil der Ladung als Oberlaſt oder als Ladung auf dem Verdecke anzuſehen, welche die durch Obſervanz ꝛc.

„	251	„	12	v.	oben	„	Declaration	„ Declamation.
„	232	„	3	v.	„	„	Rheine	„ Rheine.
„	278	„	5	v.	„	„	befürchtenden	„ beſichtenden.
„	278	„	10	v.	„	„	minime	„ mimine.
„	280	„	6	v.	„	„	übernehmen	„ übernehnen.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS